



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 389

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SEÑOR D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 15

celebrada el lunes 10 de mayo de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a impulsar la creación de una estación ferroviaria de mercancías en el Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000111) 2
- Relativa a impulsar la publicación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de interés general. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000952) 6
- Sobre la recuperación del «Tren madrugador» de Zamora a Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001387) .. 10
- Sobre la construcción y puesta en marcha de los intercambiadores de la línea R8 de Rodalies de Cataluña en Hospital General y en Volpelleres, así como un intercambiador entre las líneas R8 y R4 en Barberà del Vallès. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/002230) 15
- Relativa a mejorar el mercado inmobiliario español. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/002305) 18

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 2

— Por la que se insta al Gobierno al cumplimiento en todos sus términos del convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif-Alta Velocidad, Renfe-Operadora, la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Sociedad Gijón al Norte, para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón (Asturias), publicado en el BOE del 24 de mayo de 2019. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002357)	23
— Sobre la necesidad de evaluación de las inversiones en transportes y vivienda del programa de inversiones Next Generation UE. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/002414)	28
— Sobre el impulso de la colaboración del Gobierno con los ayuntamientos para la implementación de la Agenda Urbana Española. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002429)	32
— Relativa a facilitar la movilidad entre España y Portugal en la provincia de Cáceres. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002502)	36
Votaciones	39

Se abre la sesión a las cuatro y diez minutos de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A IMPULSAR LA CREACIÓN DE UNA ESTACIÓN FERROVIARIA DE MERCANCÍAS EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL DE SAN CIBRAO DAS VIÑAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000111).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, se abre la sesión.

Antes de comenzar les recuerdo a sus señorías que tenemos reunión de portavoces al acabar esta sesión. Esta sesión es de debate y votación de nueve proposiciones no de ley. Tienen ustedes el orden del día que vamos a seguir. Antes de nada les recuerdo los tiempos, no los hemos variado, son los de siempre: seis minutos para defender la proposición, cuatro para quien haya enmendado y dos y medio para los grupos que no hayan hecho enmiendas y quieren fijar posición.

Comenzamos con la primera proposición no de ley, relativa a impulsar la creación de una estación ferroviaria de mercancías en el polígono industrial de San Cibrao das Viñas, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Don Celso Delgado Arce, tiene usted la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente, señorías, definiendo en nombre del Grupo Parlamentario Popular esta iniciativa que viene respaldada por los agentes económicos y sociales de Ourense; por la unanimidad de las fuerzas políticas ourensanas y por los acuerdos de ayuntamientos, diputación provincial, Parlamento de Galicia y Xunta de Galicia. Una proposición no de ley que aborda la problemática del transporte ferroviario de mercancías en la provincia.

El polígono industrial de San Cibrao das Viñas es el de mayor superficie de Galicia, con 432 empresas instaladas y 8500 puestos de trabajo, y en sus inmediaciones se ubican otros polígonos empresariales, como el de Pereiro de Aguiar, el tecnológico de Galicia y la zona comercial de Barreiros. Las empresas ubicadas en estos espacios industriales mueven en la actualidad más de 3 millones de toneladas anuales de mercancías por carretera, equivalentes a unos 120 000 camiones. Hoy en día la estación Ourense-Empalme, en la capital de la provincia, solo mueve el 10% de las mercancías de la provincia, pero tiene ocupando para esta función la monumental superficie de 140 000 metros cuadrados, que están absolutamente infrutilizados dedicados al estacionamiento de vagones y a una pobrísima actividad logística. El 90% restante de las mercancías provinciales se mueven, fundamentalmente, en un cargadero de cereal privado de la gran empresa agroalimentaria Coren, en el citado polígono, y, en menor medida, en la estación de Taboadela, donde exclusivamente se cargan los trenes con los contenedores de residuos sólidos urbanos con destino a la planta de tratamiento de residuos de Sogama, en el norte de la provincia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 3

de A Coruña. La construcción de esta nueva estación en el polígono, por la que nos interesamos, centralizaría los tráficos ferroviarios de mercancías y permitiría que Adif pudiera liberar en la estación Ourense-Empalme la zona de depósito y carga que, como he dicho, está claramente infrutilizada porque se trasladarían esas instalaciones a la nueva área logística. Así, por lo tanto, podrían habilitarse equipamientos y servicios que el Concello de Ourense viene demandando históricamente.

La muy dinámica y ejemplar asociación de empresarios del polígono encargó este anteproyecto (**muestra un documento**), que fue redactado por el prestigioso arquitecto Fernando Martínez Lamas y que parte de unos terrenos lindantes con esa Ciudad del Transporte que está en el polígono de 103 000 metros cuadrados de superficie, a los que se añadirían otros 26 000 metros cuadrados más para diseñar una estación de mercancías acorde con las longitudes demandadas por las nuevas composiciones de trenes de mercancías en un futuro ya inmediato. Además, está en las proximidades de la línea convencional de Ourense a Zamora, prácticamente al lado, que es una línea que va a quedar en muy pocos meses libre del tráfico de viajeros porque, gracias a muchos años de trabajo, disfrutaremos de la llegada de la alta velocidad a Galicia, previsiblemente antes de que finalice este año, teniendo así una línea operativa exclusivamente para viajeros, por lo que esta quedará prácticamente al servicio de las mercancías que circulen hacia Medina del Campo o Venta de Baños y, por lo tanto, podrá tener una mayor utilización. Señorías, estamos ante un proyecto razonable, estratégico, necesario, viable desde el punto de vista económico y social y, además, sostenible y reductor de las emisiones de CO₂ porque va a trasvasar muchísimo tráfico de la carretera al ferrocarril.

Nos hemos interesado por este proyecto parlamentariamente en varias ocasiones. Ya lo hicimos a través de una pregunta dirigida al Gobierno que formulamos mi compañera Ana Vázquez y yo. Nos respondieron en febrero del año 2020 que no había ninguna previsión a corto o medio plazo de actuaciones para establecer esta terminal del transporte. Seguimos insistiendo. El día 13 de febrero de 2020 visitó a esta asociación en Ourense el delegado del Gobierno en Galicia de entonces, don Javier Losada, que pidió a los empresarios que le trasladaran un anteproyecto y ese anteproyecto (**muestra un documento**), como acabo de decir, fue entregado personalmente en febrero de 2021 por el presidente don José Antonio Rodríguez Araujo al delegado del Gobierno, que se comprometió a elevarlo. Pues bien, señorías, es el momento de plantearnos seriamente dar pasos en la buena dirección, y dar pasos en la buena dirección consiste en, en primer lugar, finalizar el análisis de este anteproyecto para, inmediatamente, proceder a encomendar la realización, por parte del Gobierno y del ministerio, de un estudio de viabilidad económico-financiera de este proyecto para, inmediatamente después, proceder a encargar el proyecto.

Presidente, hemos leído las enmiendas que nos han trasladado tanto el Grupo Parlamentario Socialista como el Grupo Parlamentario Ciudadanos. He tenido oportunidad de hablar con doña Uxía Tizón, diputada del Grupo Parlamentario Socialista, en aras a buscar puntos de aproximación que espero que alcancemos en una transaccional. Lo mismo he hecho con don Juan Ignacio López-Bas, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, que también ha presentado una enmienda. Por lo tanto, pretendemos aglutinar todas en una posición de conjunto que, además, pido encarecidamente a los demás grupos parlamentarios que apoyen porque deben saber que tanto en el Parlamento de Galicia como en el Ayuntamiento de Ourense como en la Diputación de Ourense y en varios ayuntamientos el acuerdo no ha sido mayoritario, sino que ha sido unánime. Y ha sido unánime porque si queremos realmente hacer futuro y pensar que las obras que se inauguran en una fecha vienen precedidas de años y años de trabajo, cuanto antes empecemos a trabajar seriamente en el impulso de este proyecto, tendremos antes capacidad de celebrar su resultado. Así que, anticipándome a todas sus señorías, les doy las gracias por apoyarlo. Le cedo la palabra, presidente. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, para la defensa de las dos enmiendas que se han presentado, tiene la palabra, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos don Juan Ignacio López-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente, y buenas tardes a todos.

Efectivamente, con el proponente de la proposición no de ley hemos tenido ocasión de conversar y mi grupo le ha exteriorizado lo que con la simple lectura de esta enmienda se demuestra, que es añadir y enriquecer el texto con el que estamos absolutamente de acuerdo, pero sí consideramos que no debemos quedarnos en una simple manifestación de voluntad por parte de esta comisión de que se realicen determinadas infraestructuras, sino que, de alguna manera, tenemos que ser sinceros y honestos con los ciudadanos a la hora de decirles lo que creemos que se debe hacer, sobre todo por parte del Gobierno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 4

En ese sentido, esta enmienda no trata tanto de enmendar la propuesta del Grupo Parlamentario Popular, sino la propia actuación del Gobierno que, para poder llevar a cabo esa actuación, evidentemente necesitará de ese estudio de viabilidad y de definición de la financiación de dicha infraestructura ferroviaria que nosotros proponemos añadir como una simple línea a la propuesta. No entendemos que sea un problema y, por supuesto, estamos abiertos a esa transaccional.

Conocemos también la enmienda del Partido Socialista, con la que estamos plenamente de acuerdo, por lo tanto, si es así, no habrá problemas por nuestra parte.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista doña Uxía Tizón Vázquez tiene la palabra.

La señora **TIZÓN VÁZQUEZ**: Gracias, presidente.

Señorías, la terminal de transportes de San Cibrao en Ourense se presenta como un nodo logístico concebido por la Xunta para conjugar los transportes por tren y carretera. Un proyecto aprobado hace casi veinte años, siendo el señor Núñez Feijóo *conselleiro* de Política Territorial y Obras Públicas. En él ya se contemplaba la construcción por parte de la Xunta de la terminal de mercancías a la que ustedes se refieren. Ya por aquel entonces la prensa se hizo eco de la noticia; cito, por ejemplo, *La Voz de Galicia*, 8 de diciembre de 2004, en la que hablaba de la iniciación de la Ciudad del Transporte. Posteriormente, el actual presidente de la Xunta puso la primera piedra de la obra en enero de ese mismo año. Cito también *La Voz de Galicia*, 11 de diciembre de 2010: Xestur, empresa pública dependiente de la Xunta, comercializa la segunda fase de la Ciudad del Transporte. Se trabajaba en nuevas ampliaciones y en conseguir la conexión con el ferrocarril.

Señorías, tras lo expuesto, ¿en qué momento la Xunta de Galicia abandonó este proyecto? ¿Por qué nunca lo solicitó durante el Gobierno del señor Rajoy? No deja de sorprender la manera en que el señor Feijóo se evade de estos asuntos, cuando todos sabemos que la promoción de ese tipo de terminales logísticas puede ser llevada a cabo por la Xunta, por entes privados e incluso por la Diputación de Ourense. De hecho, me consta que ambas administraciones, como usted bien ha dicho, se han postulado a favor, eso sí, sin mover ficha ni que exista pretensión de incluirla en las iniciativas destinadas a captar fondos europeos. En todo caso, señoría, valoro positivamente que inste a este Gobierno a trabajar sobre dicho anteproyecto y puedo decirle que el ministerio ya está elaborando una iniciativa de impulso para el transporte ferroviario de mercancías en el horizonte 2020-2030, con un rotundo compromiso con Ourense. Así lo comprobamos con la celeridad en la llegada del AVE, tras años de retraso del anterior Ejecutivo, y un compromiso, asimismo, con los empresarios, que nos han trasladado de manera directa dicho proyecto ferroviario. Pero no olvidemos que una planificación de tal magnitud no se gestiona de una manera precipitada e inminente, que puede provocar resultados malos e ineficientes, porque si hablamos de proyectos en estaciones —y se lo digo con todo el respeto— la de autobuses de Ourense, parte de la futura intermodal y gestionada por ustedes, no es ni la sombra de lo que debería ser.

Señoría, sabe usted que la respuesta trasladada por el Gobierno a su pregunta sobre este tema fue un error reconocido por el propio ministerio al no haber consultado con Adif. Se debe hacer constar que, a día de hoy, se está analizando y valorando esta iniciativa desde esta entidad, tal y como se trasladó desde la Delegación del Gobierno de Galicia. Señorías, la potenciación del ferrocarril es prioritaria y precisa la transformación del sector del transporte que busca este Gobierno...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Tizón, tiene que ir acabando, se le he terminado el tiempo.

La señora **TIZÓN VÁZQUEZ**: Por ello, queremos seguir trabajando y estamos en ese camino. Espero que, a través de la enmienda que le hemos hecho llegar o a través de la transaccional, podamos alcanzar un texto de consenso en busca de lo mejor por y para Ourense.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a los distintos grupos que no han presentado enmiendas, pero van a fijar posición. Por el Grupo Parlamentario Mixto, don Isidro Martínez Oblanca tiene la palabra.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 5

Buenas tardes a todos, señoras y señores diputados. Estamos ante uno de los asuntos de esta tarde que suscita mi mayor curiosidad porque en Galicia y, concretamente, en Ourense tienen desde hace tiempo la legítima aspiración de que se construya una estación ferroviaria de mercancías en el polígono industrial de San Cibrao das Viñas, el mayor de la comunidad autónoma gallega, motor de una importantísima actividad económica y empresarial, con su equivalencia en miles de puestos de trabajo. Resulta oportuno recordar que, actualmente, el 90% de las mercancías de Ourense se mueven a través del cargadero de San Cibrao y la estación de Taboadela, que está a unos tres kilómetros de distancia, por lo que la construcción de la nueva central de mercancías en los terrenos de la Ciudad del Transporte es un planteamiento digno del mejor Ourense del siglo XXI.

Mi curiosidad viene por el hecho de que existe coincidencia política plena en Galicia para dar impulso y apoyo a este equipamiento ferroviario, incluso una reciente iniciativa parlamentaria autonómica consiguió la unanimidad de los diputados, sumándose a otros muchos respaldos institucionales y de organizaciones cívicas que se siguen produciendo, como recordaba al principio de su intervención el señor Delgado Arce. Sin embargo, el anteproyecto presentado el pasado 8 de febrero en la Delegación del Gobierno de Galicia no ha llegado al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que, además, por lo que he leído, le quiere endosar la ejecución de esta imprescindible terminal de mercancías a sus promotores y que, después, soliciten al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la conexión a la red ferroviaria de interés general. Señorías, esto es lo que no puede ser. Yo tenía entendido que una de las principales funciones del Gobierno es la defensa del interés general y el apoyo para que la sociedad —en este caso la gallega y, más concretamente, la ourensana— pueda avanzar, mejorar y generar futuro. Además, en este caso se da la circunstancia de que las competencias relacionadas con el transporte ferroviario son exclusivamente estatales y de ahí que me resulte incomprensible que algo de crucial importancia socioeconómica para el conjunto de la sociedad lo despache el ministerio y se lo quiera quitar de encima endosárselo a terceros. Sería muy reprochable que los grupos políticos que forman parte del Gobierno apoyen en Galicia algo y manifestasen lo contrario aquí en Madrid. Recibo con expectación ese plan que ha mencionado la portavoz socialista sobre el transporte ferroviario de mercancías. El reciente anuncio de que Feve va a ser absorbida por Renfe no parece que vaya en la mejor dirección para tener un transporte ferroviario de mercancías digno de los tiempos.

A la construcción de una terminal logística en este polígono industrial, con la correspondiente centralización ahí del transporte de mercancías, se añade la extraordinaria oportunidad que supondría para la ciudad de Ourense la liberación de más de 100 000 metros cuadrados afectados actualmente por un escaso tráfico ferroviario de mercancías en la estación Ourense-Empalme.

En definitiva, doy mi voto favorable para instar al Gobierno a dar un primer paso con la elaboración del proyecto de una nueva estación ferroviaria de mercancías en el polígono industrial de San Cibrao das Viñas, en la provincia de Ourense, y, desde luego, sería muy relevante e importante conseguir un apoyo unánime también aquí en Madrid, que es donde se toman las decisiones importantes en esta materia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos directamente al Grupo Parlamentario 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.

Por parte de Unidas Podemos siempre hemos defendido un cambio de modelo de transporte para garantizar el derecho a la movilidad pública, social y sostenible, que cohesione y vertebral todo el territorio. Los compromisos internacionales en materia de reducción de emisiones de efecto invernadero, unidos al progresivo encarecimiento de la energía y a la escasez de recursos naturales, sitúan al ferrocarril como el medio de transporte principal en un futuro no muy lejano. El transporte ferroviario es el eje sobre el que se va pivotar el modelo de movilidad del futuro y en ese camino sabemos que transita el Ministerio de Transportes, hacia una movilidad que tenga la sostenibilidad y la vertebración territorial como principios básicos.

Dicho esto, hay otras consideraciones de importancia que tenemos que tener en cuenta. En primer lugar, el desarrollo del sistema de transporte estatal debe responder a una planificación que sea global, consistente y coherente, porque no podemos volver a caer en los errores del pasado, con el desarrollo de nuevos proyectos de manera aislada que al final suponen un enorme gasto público o terminan siendo un fracaso. Son ya demasiado los ejemplos que tenemos en España como aeropuertos vacíos y líneas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 6

aéreas que encarecen los trayectos a costa de eliminar otros servicios más útiles para la población. Entendemos que esto se vuelve a hacer con esta iniciativa. Se propone un proyecto cuya viabilidad futura depende de absorber los servicios que ya tienen otras estructuras próximas, como es la estación de Taboadela, sin tener en cuenta tampoco otros desarrollos alternativos como la propia estación de Ourense o el Puerto Seco de Monforte de Lemos. Parece que el PP no ha aprendido nada de estos fracasos que se han ido acumulando. En segundo lugar, cualquier proyecto concreto a desarrollar tiene que ser viable y sostenible, y eso implica la realización de análisis previos de los impactos previstos en materia económica, social y ecológica y hay que valorar también la ratio coste-beneficio del proyecto en comparación con otras alternativas.

En su propuesta lamentamos decir que no hay nada de esto. Lo que piden es iniciar el desarrollo de una infraestructura sin analizar la viabilidad del proyecto ni su sostenibilidad ni su integración en la planificación a nivel estatal. Volvemos a lo mismo de siempre, piden a este Gobierno lo que no ha hecho la Xunta de Galicia ni tampoco hicieron cuando el Partido Popular gobernaba. Este Gobierno sí que va trabajar en esta propuesta, pero nuestro voto no puede ser positivo a esta iniciativa en los términos de su propuesta inicial. Con respecto a la transaccional, ya veremos cómo queda y entonces nos posicionaremos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX el señor Vega Arias tiene la palabra.

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

El polígono industrial de San Cibrao das Viñas, en la provincia de Ourense, cuenta con una superficie de prácticamente 5 millones de metros cuadrados y está situado a siete kilómetros de la capital. Cuenta con más de 400 empresas allí instaladas y emplea a más de 8000 trabajadores. Este polígono, además, está muy bien equipado de servicios, lo que representa un ejemplo de organización y buen hacer de los empresarios y trabajadores de dicho polígono. Pero, a pesar de que es uno de los centros industriales que más mercancías moviliza en Galicia, no cuenta con una estación de mercancías adecuada. Por esta razón, la asociación de empresarios del polígono elaboró un proyecto de una nueva estación ferroviaria de mercancías para su polígono, al que nadie ha manifestado una alegación en contra, excepto la pérdida del anteproyecto, pero no es el tema a discutir ahora.

Estas son las razones por las cuales el Grupo Parlamentario VOX votará a favor de este proyecto porque se hace necesario para los trabajadores y empresarios de Ourense. Pero nos tememos que el señor Feijóo está más ocupado en gastarse el dinero público, en inventarse un nuevo idioma gallego, en echar a la Guardia Civil de Galicia, en adoctrinar a los niños gallegos en la diversidad afectivosexual —quitando a los padres esa decisión— y, en general, a adelantarse a los pasos marcados por la mentirosa izquierda comunista gallega. Estos empresarios gallegos con el tiempo van a tener que negociar con empresas de transporte ferroviario extranjero, ahora que el PSOE con el apoyo del BNG, ha liberado el transporte ferroviario. Veamos un ejemplo, la autopista A-76 está proyectada desde 2004. Eso sí, en cada campaña se promete que se va acabar. No la acaban porque si la acabasen, ya no podrían prometerla en la siguiente campaña electoral. Votaremos a favor de esta iniciativa, por supuesto.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Don Celso Delgado tiene la palabra para posicionarse sobre las enmiendas presentadas.

El señor **DELGADO ARCE**: Estamos elaborando una transaccional y se la pasaré a su señoría al acabar.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto, muchas gracias.

— **RELATIVA A IMPULSAR LA PUBLICACIÓN DE LA ESTRATEGIA INDICATIVA DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000952).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda proposición no de ley, relativa a impulsar la publicación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 7

integrantes de la red ferroviaria de interés general, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra para defenderla don Manuel Arribas Maroto. Tiene usted la palabra.

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

Buenas tardes, señorías. La vertebración de un país pasa por contar con una red de infraestructuras de movilidad intermodal modernas, bien conservadas y que permitan el desarrollo poblacional y económico de los distintos territorios; y eso es algo que los socialistas siempre vamos a defender. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia)**. El Gobierno, conocedor de esta realidad, trabaja en esta materia para contar con conexiones por carretera y por ferrocarril que permitan la consecución de estas metas. Precisamente el ferrocarril es el objeto de esta proposición que hoy debatimos, el impulso del ferrocarril como medio de transporte esencial para el desplazamiento de viajeros y de mercancías, un ferrocarril que, créanme, es sumamente necesario para nuestro país y para provincias, como por ejemplo, la mía, Ávila, una provincia donde el sueño de la alta velocidad ya pasó por decisión del Partido Popular. Una provincia en la que somos muchas las personas que recorrimos al tren para venir a trabajar a Madrid o a Valladolid, porque también el Partido Popular ha lastrado la implantación de industrias y el desarrollo laboral. Una provincia en la que el mapa de transportes de la Junta de Castilla y León —fijense, gobernada desde hace treinta años por el Partido Popular— adolece de carencias que perjudican mucho a la capital y a sus 247 municipios. En este sentido, el pasado mes de julio el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitió al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico el borrador de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria. Se trata de un instrumento sectorial que además de satisfacer las necesidades futuras de movilidad contribuye al proceso de toma de decisiones en materia de infraestructuras ferroviarias, dotándolo de mayor coherencia y efectividad, además de consolidar un escenario de planificación claro y riguroso para el modo ferroviario. La estrategia indicativa permitirá alinear las prioridades de inversión a la nueva orientación del ministerio, en particular de acuerdo a la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada en la que trabaja el ministerio. Esta estrategia debe servir de base para la elaboración del desarrollo y ejecución por el administrador de las infraestructuras ferroviarias de un programa de actividad que incluya planes de inversión y de financiación orientados a garantizar un uso, suministro y desarrollo óptimo y eficiente de dichas infraestructuras, asegurando así el equilibrio financiero. Se trata, en definitiva, de una herramienta para actuar como palanca desde el ámbito ferroviario en el cambio de paradigma de la política de transportes, situando al ciudadano, al usuario en el centro de todo el sistema.

Lo decía al inicio, señorías, en Ávila sabemos bien lo que es estar fuera de la agenda política y de las prioridades de quienes han ostentado responsabilidades de Gobierno en nuestro país y de quienes las tienen a fecha de hoy en Castilla y León. Por eso que haya una estrategia y un partido de Gobierno que abogue por una política de transportes basada en la movilidad como derecho de los ciudadanos nos parece más que necesario. Pero es que, además, esta estrategia persigue la seguridad en los desplazamientos y la sostenibilidad en todas sus dimensiones: económica, con la asignación eficiente de los recursos públicos; social, con la equidad social, territorial y medioambiental, con la descarbonización y la reducción de la contaminación atmosférica y acústica; la estabilidad en la inversión pública, maximizando su contribución al incremento de la productividad y la competitividad de la economía española, y, cómo no, la digitalización de las infraestructuras de transportes.

Señorías, la disposición adicional quinta de la Ley del Sector Ferroviario fijaba como fecha para la publicación de esta estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria el 16 de diciembre de 2016, sin que hasta este momento haya sido publicada por la inacción de aquellos que nos precedieron. Pero por suerte el Ejecutivo de Pedro Sánchez ha tomado como propio este proyecto y el reto de sacar adelante esta estrategia. Se trata, sin duda, de un documento no solo completo, sino que recoge la esencia política del Gobierno de España que defiende la igualdad entre territorios, el desarrollo de las pequeñas provincias, la movilidad sostenible y la ampliación de las nuevas tecnologías para el impulso económico; un Gobierno, en definitiva, alineado con las personas y con el pensamiento puesto en un futuro mejor para todos y para todas. Por ello, señorías, pido su voto favorable para esta proposición no de ley. **(Aplausos)**.

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

A continuación, para la defensa de su enmienda a la proposición no de ley, interviene la señora Cruz-Guzmán García.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 8

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

Señor Arribas, la verdad es que me sorprende este tipo de proposiciones en las que el Grupo Socialista insta a un ministerio o un ministro de su propio partido a realizar simplemente su trabajo. Ojalá hubiera pasado lo mismo en la Comisión de Interior y este Gobierno hubiera hecho sus deberes para no pasar del estado de alarma al estado del caos. Un Estado sin Gobierno es lo que tenemos hoy.

Pero vamos a centrarnos en la estrategia de la red ferroviaria de interés general, cuyo catálogo de líneas y tramos se definió en 2015 gracias a un Gobierno del Partido Popular. Por supuesto que apoyamos que se trabaje, que se revise y que se publique, han tenido dos años para hacerlo, pero no para sufrir más recortes; recortes como los que aún hoy, cuando Sánchez da por finalizado el estado de alarma sin que exista un plan B ni una alternativa legislativa, se mantienen, con una drástica reducción de frecuencias en los servicios y una crítica situación de miles de empleados en ERTE que trabajan en el sector ferroviario en nuestro país, que ha conllevado que la distancia social requerida en la mayoría de los espacios públicos haya sido totalmente imposible de mantener en los trenes españoles y que ha ocasionado graves problemas de movilidad en los ciudadanos y ha supuesto un perjuicio para el medio ambiente, ese del que nos hablaba usted. Señor Arribas, usted lo habrá sufrido viniendo de Ávila a Madrid, igual que lo hago yo viniendo de Sevilla a Madrid.

Además de esta vuelta a la normalidad en la frecuencia de los trenes y del necesario cumplimiento del contrato-programa, añadimos a su proposición no de ley una enmienda para que el Grupo Socialista no tenga que recordar al señor Ábalos la importancia de trabajar en el ámbito ferroviario. Proponemos una mesa de trabajo permanente con las comunidades autónomas —eso sí que es cogobernanza—; también les pedimos que incluyan las planificaciones previstas para los corredores transeuropeos, así como los planes de cercanías vigentes, sin que se admitan retrasos en la cuestión prevista. Los fondos europeos puede ser la gran oportunidad para nuestro país en el ámbito ferroviario si se gestionan bien. Hace unos días, el Parlamento andaluz aprobaba por unanimidad una proposición no de ley del Grupo Popular, que tuvo el apoyo de su grupo, el Grupo Socialista, en la que se exigía que se cumpliera sin demora con los plazos de ejecución y que se aprobara por el Gobierno un cronograma viable aprovechando estos fondos europeos que van a llegar. Concretamente se exigía al señor Sánchez que impulsara los corredores mediterráneo y atlántico en mi tierra, en Andalucía. Si no nos quieren hacer caso a los diputados del Grupo Popular en el Congreso háganselo a sus compañeros andaluces.

Por último, pero no menos importante, proponemos que se incluya como valor transversal el factor de la problemática de la España vaciada, donde la estrategia de la que hablamos juega un papel fundamental. Creemos que con nuestras aportaciones, además de pedir al Ministerio de Transportes que siga trabajando en la mejora de las infraestructuras y de la red ferroviaria, se apoyan los puntos necesarios para que esta red sea de verdad una palanca de reactivación económico-social tan necesaria para España en estos momentos.

Muchas gracias.

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

Para consumir un turno de toma de posición, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Respecto a esta iniciativa del Grupo Socialista, me despista el hecho de que en el título de la misma se promueva la publicación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la red de interés general, pero en la parte dispositiva desaparece precisamente el término publicación y a cambio nos aboque a elaborar y tramitar la referida estrategia indicativa. Me despista también, y es impropio del rigor con el que deben abordarse estas cuestiones, que esta proposición no de ley no haya sido actualizada después de haber sido registrada el 3 de junio del pasado año, muy probablemente elaborada entonces como respaldo al anuncio del Gobierno para desatascar un instrumento esencial para que el administrador de infraestructuras pueda acometer la liberalización del sector ferroviario y que quienes aspiren a participar puedan conocer los cánones que tendrán que afrontar.

Lo normal, señoras y señores diputados del Grupo Socialista, es que pasados diez meses desde aquel anuncio del Ministerio de Transportes remitiendo al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico el borrador de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria para su tramitación ambiental no debería ser necesario instar al Gobierno en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 9

estos términos que ustedes expresan, pero menos aún cuando acabamos de conocer las líneas que ya ha planteado el Ejecutivo en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que incorpora un epígrafe de movilidad sostenible, segura y conectada en el que precisamente se incluye la estrategia indicativa ferroviaria que será —lo cito de forma literal— el principal instrumento sectorial de la planificación de la infraestructura ferroviaria.

Señorías, por supuesto que el Grupo Socialista tiene absoluta legitimidad y libertad para presentar iniciativas, aunque en la práctica resulten inocuas, pero en estos momentos si hay algo que caracteriza la realidad de la política ferroviaria es el caos, la escasez de inversiones, el empeoramiento de las comunicaciones y la desigualdad de trato entre territorios. El penúltimo episodio lo hemos conocido con la privatización de Feve-mercancías como remate al persistente abandono de red de ancho métrico, creada hace más de un siglo y que ha sido clave en las comunicaciones de la cornisa cantábrica.

Esta iniciativa sobre la estrategia indicativa ferroviaria aporta muy poco a la solución de los graves problemas ferroviarios. España llega tarde al proceso de liberalización del transporte por ferrocarril, pero lo peor es que llegamos mal.

Señora presidenta, me abstendré en la votación. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor López-Bas Valero.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señora presidenta.

Por supuesto que este grupo va a apoyar la proposición no de ley del Grupo Socialista, porque en Ciudadanos siempre hemos apostado por que se redacte la estrategia indicativa, que según la Comisión Europea tendría que haber estado publicada en 2014 y según la Ley del Sector Ferroviario en 2016. De hecho, es una herramienta fundamental no solamente de transparencia, sino de información sobre lo que se debe hacer y cómo se debe hacer. Nos consta que en el ministerio está en fase de tramitación ambiental. Agradeceremos que cualquier información en ese aspecto de cualquiera de los grupos parlamentarios que están en el Gobierno se nos ofrezca a los miembros de esta Comisión, porque será bienvenida.

Para finalizar, y abundando en lo que se ha dicho, valoramos enormemente que el Grupo Socialista reclame de un Gobierno socialista, con un ministro socialista, que es el mismo, antes de Fomento y ahora de Transportes, desde junio de 2018, que está a punto de cumplir tres en el cargo, el cumplimiento de sus obligaciones. Esperemos que en breve nos anuncien que han conseguido el objetivo de su reclamación al ministerio.

Muchas gracias.

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

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

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

El Grupo Confederal de Unidas Podemos apoyará esta iniciativa, como no puede ser de otra manera, ya que consideramos que el ferrocarril debe ser un eje fundamental en la movilidad en la nuestro país. Lo consideramos así por tres motivos fundamentales. En primer lugar, por su importancia como una forma de transporte sostenible; en segundo lugar, por su valor para la articulación territorial, y, por último, como alternativa al transporte de mercancías.

En lo relativo a la sostenibilidad del ferrocarril, en la actualidad ese sector del transporte es el que más energía consume y uno de los principales causantes de emisión de gases de efecto invernadero en nuestro país, alcanzando cerca del 40 % del total de las emisiones. El ferrocarril, sin embargo, representa solo el 0,7 % de las emisiones totales de CO₂, mientras que alcanza el 9 % de la demanda global de movilidad. Por sí mismo, este es un ejemplo suficiente de la importancia del ferrocarril, que además contribuye a la reducción de otros gases contaminantes como el NOx y las partículas y otras alteraciones medioambientales como el ruido, la luminiscencia, etcétera. Otro aspecto clave en esta materia es el gasto energético. La industria ferroviaria europea en general, y la española en particular, es una de las que más invierte en I+D+i para contribuir a una mayor eficiencia en sus múltiples vertientes.

También, como digo, el ferrocarril es una herramienta fundamental para la articulación territorial. En este momento, de los más de 500 millones de viajeros que se mueven en tren en nuestro país, 440 millones lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 10

hacen en servicios de cercanías, fundamentalmente en los grandes núcleos de población como Madrid y Barcelona, donde se mueven 371 millones de personas y 33,6 millones en los AVE y trenes de larga distancia. Sin embargo, y esta es una cuestión que a nosotros nos preocupa particularmente, los trenes de media distancia están sufriendo una decadencia y un cierre progresivo, que es algo que debe ser abordado en esta nueva estrategia del ferrocarril, porque realmente es un elemento fundamental para la articulación de nuestro territorio.

Por último, quería decir que en el transporte de mercancías desgraciadamente el ferrocarril sigue anclado en un 1,8% del total de las mercancías que se transportan, lo cual es un porcentaje muy inferior al de la media de la Unión Europea. En este sentido, instamos al ministerio a que tenga en consideración la necesidad de mejorar el transporte de mercancías por ferrocarril para avanzar en esos objetivos de reducción de las emisiones y transición energética. En definitiva, consideramos que es necesario y por eso apoyaremos esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, interviene don Rubén Darío Vega Arias.

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

Señorías, la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, en su artículo 5.1 se refiere a la planificación de estructuras ferroviarias, indicando que el Ministerio de Transportes hará pública su estrategia, y en su disposición adicional quinta se establece que la publicación de esta estrategia se realizará antes del 16 de diciembre de 2016. Hoy, 10 de mayo de 2021, en esta Comisión el partido en el Gobierno insta al Gobierno a que publique esa estrategia que debió estar publicada en el año 2016, después de tres años de Gobierno. Investigando cómo está el proceso administrativo actualmente, ya que ustedes no lo dan a conocer en esta PNL vemos que el 27 de julio de 2020 el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana remitió al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico su borrador para su tramitación medioambiental. Señorías, se va a cumplir un año y todavía no se ha devuelto el borrador desde el Ministerio de Transición Ecológica. Pregunto, estamos en 2021, se van a cumplir cinco años desde que tenía que estar publicada esta planificación de infraestructuras, ¿qué van a hacer, señorías del PSOE, publicarla antes de diciembre y al mismo tiempo establecer una prórroga? El Grupo Parlamentario VOX va a votar a favor, porque lo que pide el PSOE viene impuesto por la Ley del sector Ferroviario, otra cosa es que no haya permitido en esta Comisión el debate de los términos del borrador, seguramente porque no ha tenido tiempo.

En el Grupo Parlamentario VOX esperaremos a la publicación de ese plan estratégico y comprobaremos si está de acuerdo con las necesidades de los españoles, en especial las líneas que deben ser declaradas por este Gobierno de interés público.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Arribas para aceptar o rechazar la enmienda.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Vamos a trabajar en una transaccional.

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

— SOBRE LA RECUPERACIÓN DEL «TREN MADRUGADOR» DE ZAMORA A MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001387).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos al punto tercero, sobre la recuperación del «tren madrugador» de Zamora a Madrid, presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Tiene la palabra doña Elvira Velasco Morillo.

La señora **VELASCO MORILLO**: Muchas gracias, presidenta.

La proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión tiene el objetivo de que la entidad pública empresarial Renfe reponga el denominado «tren madrugador» que unía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 11

Zamora con Madrid a las siete y cinco de la mañana. Debería obtener una aprobación por unanimidad, sin mucho debate, toda vez que esta reivindicación tiene el respaldo de toda la sociedad de Zamora, de las instituciones provinciales, incluso del propio Ayuntamiento de Zamora, que cuenta con la mayoría de Izquierda Unida, partido en coalición con el Gobierno de España, que lo aprobó por unanimidad.

Este servicio era uno de los catorce existentes que unían Zamora con Madrid y fue uno de los ocho que suprimieron en marzo de 2020 con motivo de la primera declaración del estado de alarma y que Renfe se ha negado a recuperar alegando la falta de demanda del mismo, considerando únicamente la demanda de febrero de 2020, momento en el que ya muchos españoles y, por tanto, muchos zamoranos empezaron a temer por las repercusiones de la COVID-19. No debemos olvidar que el «tren madrugador» no solo prestaba el servicio a Zamora, sino también a Medina del Campo y a Segovia, y según los datos que al poco de implantarse el servicio facilitó Renfe, la media diaria de viajeros que realizaban el trayecto completo Zamora-Madrid eran de 131, a los que había que sumar 91 que realizaban el trayecto Segovia-Madrid, 23 en el trayecto Medina del Campo-Madrid y 10 más que realizaban trayectos intermedios, lo que suma una media total de 255 usuarios para un tren con 236 plazas, lo que creo que es un alto grado de aprovechamiento del tren. Con esos datos Renfe consideraba que el «tren madrugador» podía consolidarse a largo plazo, si bien necesitaba —cito textualmente— un mayor empuje comercial y social. Ha quedado claro desde hace un año que Renfe no tiene intención de realizar ese empuje social y comercial que precisaba este servicio.

El teletrabajo que se ha implantado en muchas empresas se ha convertido en una oportunidad para provincias como Zamora, con un gran éxodo demográfico en lo que llevamos de siglo XXI, que tiene más de 35 000 zamoranos viviendo en Madrid, muchos de los cuales se han planteado volver a su tierra para teletrabajar desde ella. Pero necesitan desplazarse a Madrid de forma puntual y esperan la vuelta del tren madrugador para esos desplazamientos de un solo día que deberían hacer y sin el que les resultaría prácticamente imposible retornar a su origen.

Muchos zamoranos conocemos casos de personas —los medios de comunicación se han hecho eco de alguno de ellos— que tras la supresión del «tren madrugador» están teniendo que replantearse su vida en Zamora, valorando, a su pesar, su traslado a Madrid o a Segovia, donde tienen su puesto de trabajo, lo que significa que desde el Gobierno de España poco se está ayudando a superar el reto demográfico con estas decisiones, al menos en Zamora, donde aún se recuerda que fue otro Gobierno socialista el que eliminó la línea ferroviaria Palazuelo-Astorga.

Para detener esta sangría demográfica de la provincia de Zamora es por lo que el Partido Popular pide que el Gobierno decida restablecer el «tren Madrugador» Zamora-Madrid, pues según la dirección de Renfe, en respuesta al comité de empresa sobre la puesta en servicio de más trenes en Castilla y León, esta decisión corresponde al ministro; por lo visto, ni al ministerio ni a Renfe.

Pero con el objetivo último de luchar contra la despoblación de la provincia que más pérdida poblacional ha sufrido en lo que llevamos de siglo, también instamos al Gobierno de España a que tras el restablecimiento de este servicio se establezca la obligación de servicio público, lo que permitiría que más personas optaran por la utilización diaria de la línea Zamora-Madrid.

En el último acuerdo para establecer las obligaciones de servicio público se adoptó como criterio general para los servicios de Avant el servicio reclamado, y se declaraban OSP todas las relaciones de media estancia que discurren por la red de altas prestaciones, con un índice de aprovechamiento superior al 30 %, dato que cumplía antes de la supresión por la declaración del estado de alarma de marzo de 2020, cuando se situaba en el 48,9 %.

Los zamoranos no entenderíamos el desmantelamiento de servicios públicos que podrían ayudar a revertir la sangría demográfica. Señorías, la sociedad zamorana, empresarios, comerciantes, instituciones provinciales exigimos el restablecimiento de este servicio. Ya está todo estudiado, señores del Grupo Socialista, empiecen a mirar en algún momento por Zamora y dejen de asfixiarla quitándole servicios que con tanto trabajo se implantaron con un Gobierno del Partido Popular. Es un servicio que utilizamos miles de zamoranos.

Señorías les pido que tengan en cuenta esta proposición no de ley. Se han presentado dos enmiendas, una por el Grupo Parlamentario VOX, que vemos bien, y otra por el Grupo Socialista, que no, porque a estas alturas ponernos a estudiar un servicio que es de utilidad para Zamora no lo entendemos muy bien.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 12

Para la defensa de su enmienda, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Requejo Novoa.

El señor **REQUEJO NOVOA**: Muchas gracias.

Tengo que pedirles que tengan muy en cuenta que cuando hablamos de Zamora lamentablemente tenemos que cambiar completamente nuestro marco de referencia. Allí la prioridad es afrontar la despoblación, el colapso demográfico. Mi provincia está en *shock* y ve cómo año tras año desaparecen dos mil habitantes del censo, un 1,1% del total, y ostenta la media de edad más alta de España con cincuenta y un años y medio; según Eurostat en 2040 tendrá la media más alta de toda Europa. En el año 2000 Zamora contaba con 202 356 personas y veinte años después estamos por debajo de 170 000. Castilla y León y España bajan también en conjunto durante esta pandemia, pero Zamora y la vecina León quintuplican la magnitud de esta caída. Por si fuera poco, Zamora presenta además la población más envejecida, con treinta y dos municipios de menos de cien habitantes y una media de edad sesenta y un años y medio, y solo hay catorce pueblos con más de mil habitantes. Estas cifras no son solo consecuencia de la falta de natalidad, sino también de emigración. Hay 130 000 zamoranos, casi los mismos que viven dentro, que están fuera, de los cuales al menos 35 000 viven en Madrid. Es muy difícil atraer a la población de fuera cuando la provincia no genera ofertas de empleo, pero los zamoranos que se han ido y conocen Zamora y su calidad de vida se podrían recuperar. Muchos quieren volver y disfrutar de una calidad de vida mejor que la que tienen en Madrid.

El «tren madrugador» era una oportunidad para vivir en Zamora y trabajar en Madrid o Segovia y fue aprovechado con gran éxito mientras duró. Partía de Zamora con casi la mitad de ocupación y llegaba a Madrid prácticamente completo, con una media para todo el trayecto de más de 70%. No es cierto, pues, que sea un servicio deficitario. No estamos reivindicando un capricho, es un servicio esencial y no se puede contemplar únicamente con criterios economicistas. No quiero hacer comparaciones, pero saben la millonada de déficit tarifario que asume la Administración cada año en el transporte de Barcelona o Madrid. La instalación del teletrabajo por causa de la pandemia ha sido una oportunidad para estos territorios que debe ser ratificada. Los zamoranos con teletrabajo parcial viven pendientes de la decisión de Renfe. Las instituciones locales zamoranas también se han implicado para pedir a Renfe que recupere el trayecto cuando antes.

Hemos presentado una enmienda solicitando la implantación de un bono, como el que ya disfrutaban otras capitales como Valladolid, Segovia, Palencia, León, que abarate y posibilite trabajar en Madrid o Segovia y vivir en Zamora. Estos días aparece en la prensa la queja del Gobierno de Aragón por la falta de restablecimiento de viajes entre Zaragoza y Teruel. Por si fuera poco, también surge la amenaza de implantar un peaje en las autovías, lo que aislará aún más a estas provincias abandonadas. Se habla mucho de respetar los hechos diferenciadores de cada autonomía, pues bien, la distancia es un hecho diferencial de Castilla y León al ser la región más extensa de España. Si se tributa sobre la distancia recorrida se penaliza el hecho diferencial de esta autonomía.

Este Gobierno pareció ocuparse de la España vaciada e hizo promesas particulares sobre infraestructuras a cada territorio y se aprobó una moción urgente, pero va quedando todo en palabras que se lleva el viento. En el caso de Zamora la A-11 lleva treinta años de retraso, Monte la Reina, tampoco avanza, la N-631, Zamora-Rionegro presenta un trazo penoso, digno de mediados del siglo pasado, con dos puentes de sentido único alternativo. Para finalizar diré que los Presupuestos Generales para 2021 han dejado un panorama desolador, sin invertir ni un euro en todo lo prometido. No pueden abandonar una y otra vez a un pueblo de esta manera. No arranquen la esperanza porque ya no nos queda mucho más.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ramos.

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

Hoy se ha hablado aquí mucho del tema del reto demográfico y de la situación que vive Zamora, igual que otras muchas provincias de España. Ante esto cabe hacerse una pregunta. ¿A partir de que el AVE llegó a Zamora se consiguió frenar el problema demográfico que había allí? Si miran las cifras comprobarán que no. ¿Quiere decir eso que no tenemos que garantizar los mejores servicios para Zamora? Por supuesto, pero lo que también hay que decir muy claro es que los culpables de que Zamora pierda población cada día es el Gobierno del Partido Popular en Castilla y León, que durante muchos años ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 13

abandonado determinadas provincias y que hace que cada día esas provincias se desangren. No busquen justificaciones en otro sitio porque las tienen en su propio partido. Las políticas del Partido Popular son las que están llevando a provincias como Zamora a una despoblación que esperamos que tenga remedio con políticas socialistas.

Si preguntan a cualquiera de los diputados que estamos aquí si queremos recuperar los servicios ferroviarios diremos que sí, que queremos recuperar todos los servicios ferroviarios. Pero también hay que tener en cuenta una cosa. Los servicios ferroviarios y la ocupación de los trenes, con motivo de la pandemia, como es lógico, han bajado en un 70 %, y esos servicios que van a Zamora tienen una ocupación de un tercio con respecto a antes de la pandemia. Ante esto hay que preguntarse una cosa. Para poner todos los servicios ferroviarios que había antes de la pandemia, que todos defendemos que se tienen que poner, hay que poner dinero público encima de la mesa. Los miles de millones que vale poner todos los servicios ferroviarios que como consecuencia de la pandemia han tenido que reducirse, ¿de dónde se van a quitar? El Partido Popular defiende a la vez una cosa y la contraria: defiende que se bajen impuestos y a la vez pide que se ponga dinero público para aumentar los servicios ferroviarios. La pregunta es cómo se hace eso. Si nos dicen la fórmula estaremos muy agradecidos. El problema es que cuando el Partido Popular está en el Gobierno hace una cosa y cuando está en la oposición pide lo contrario. El Partido Popular tiene que ser coherente, no tiene que ser ese partido revolucionario cuando está en la oposición que pide todo lo que no hicieron cuando estaba en el Gobierno.

La consecuencia de los servicios ferroviarios defectuosos que tenemos en este país tiene en gran parte como responsable al Partido Popular y sus años de Gobierno, porque recortaron partida tras partida aquellos servicios ferroviarios que utilizaba la mayoría. Les voy a hacer una recomendación. Soy extremeño, saben que no somos muy conocidos en Extremadura por tener un tren de última generación ni el mejor tren de España, pero hay una cosa que hace la Junta de Extremadura que es diferente a lo que hace la Junta de Castilla y León, que es que para que los extremeños podamos tener mejores servicios ferroviarios la Junta de Extremadura pone cada año dinero público para mejorar esos servicios. La pregunta es la siguiente. Si tanta necesidad hay en tantos sitios de Castilla y León, ¿por qué no hace lo mismo el Partido Popular en Castilla y León? Lo tienen en su mano. Hay comunidades socialistas que lo hacen, pero está claro que una cosa es lo que dice el Partido Popular aquí y otra lo que hace donde gobierna y cuando gobierna.

Por eso defendemos que se recuperen lo antes posible cuando la pandemia lo permita, porque si no hay que decir de dónde viene el dinero público o conseguir que ese dinero vaya al déficit de las arcas de la empresa pública Renfe en una situación en la que tiene que competir. Si tiene que competir y le estamos pidiendo que se endeude para poner servicios ferroviarios que son deficitarios, lo único que estamos garantizando es que las empresas extranjeras que van a venir a partir de hoy, en la liberalización, a competir con la empresa española Renfe tengan mayores posibilidades y mayor capacidad de competir, porque tienen menores costes, ya que a ellos el Partido Popular a ellos no les piden lo mismo.

Nada más. Muchas gracias.

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

Pasamos ahora a los turnos de toma de posición. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Apoyaré con mi voto favorable esta proposición no de ley que ha defendido la diputada zamorana señora Velasco.

Quiero decir que me resulta insólito que tenga que ser la oposición, en este caso a través del Grupo Popular, la que tenga que plantear al Gobierno que se adopten una serie de medidas para recuperar unos servicios públicos, en este caso de índole ferroviaria, que son fundamentales. No puede ser que Renfe se escude en el coronavirus, señor Ramos, para dejar sin respuesta las reiteradas peticiones que se vienen haciendo tanto desde las instituciones como desde la propia sociedad civil para restablecer, tanto en horarios como en frecuencias como en calidad, lo que antaño venía funcionando muy bien. La deriva del Gobierno de Pedro Sánchez en materia de transportes de viajeros y mercancías es absolutamente preocupante, no ya para Zamora, no ya para Castilla y León, sino para el conjunto de los españoles. Ahí tenemos, sin ir más lejos, las recientes amenazas de cobrar por el uso de autovías o los suplementos que se quieren aplicar a los billetes aéreos. A mí me parece que estas no son formas y que lo de poner transportes y movilidad en el rótulo del ministerio fue simplemente un acto de *marketing* que no tiene

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 14

mucho que ver con la gestión del señor Ábalos y de su equipo; por cierto, a punto de cumplir un trienio como responsables en la materia.

En el caso de Zamora, inmersa, como Asturias, en un proceso galopante de despoblación —aquí se ha reiterado esta tarde—, resulta clave recuperar cuanto antes los servicios de transporte ferroviario anteriores a la pandemia. Es necesario evitar el recorte de la prestación de servicios y el paulatino desmantelamiento de la red ferroviaria; y, en este caso, recuperar urgentemente el importante servicio que prestaba el tren madrugador, que permitía la comunicación para llegar a Madrid a primera hora de la mañana y retornar a Zamora a última hora de la tarde. Como también es necesario que el Gobierno habilite las fórmulas para favorecer y abaratar el uso del ferrocarril, lo que haría posible fijar población y atraer a personas que tienen su puesto de trabajo aquí en Madrid.

En definitiva, votaré favorablemente el contenido de esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Juan Ignacio López-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, presidenta.

Señorías, muchos han sido los servicios ferroviarios que se han visto afectados por la pandemia, primero, por el confinamiento, que, como no podía ser de otra forma, hizo reducirse abruptamente la demanda y que no se ha recuperado, a pesar de la progresiva normalización de la actividad; segundo, por el propio cierre perimetral de determinadas zonas, áreas, comunidades autónomas o provincias; y, tercero, por el impulso del trabajo a distancia y las restricciones a la actividad económica y de movimiento, que han mantenido la demanda en la mayoría de los trayectos en niveles todavía alejados de los de 2019. Este tipo de iniciativas deberían incluir una evaluación en la demanda antes de demandar ciertos servicios que no se cubrían y que irremediablemente pagaríamos todos los españoles. En estos momentos, por lo tanto, se muestra más necesaria que nunca la necesidad de mecanismos que nos permitan tomar decisiones en función de los datos para emplear los recursos públicos allí donde sean más necesarios y ofreciendo a los ciudadanos los servicios que realmente necesitan.

Entendemos que la proposición del Grupo Popular no consigue en toda su argumentación explicar que la situación actual esté afectando a un número significativo de pasajeros. Debemos recordar, en este punto, que el ferrocarril es un medio de transporte masivo que necesita de un determinado nivel de ocupación para ser rentable no solo económica sino también socialmente. Para situaciones en las que estos niveles no se alcancen, existen otros medios de transporte que podrían cubrir las necesidades de los zamoranos y, por eso, necesitamos en este punto más informes y más datos objetivos que nos indiquen cómo implementar esos recursos de transporte en y para Zamora. En ese sentido, nuestro voto será el de la abstención.

Gracias.

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

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

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

Lo venimos diciendo prácticamente en todas las Comisiones: el transporte ferroviario es mucho menos contaminante que el transporte por carretera, tiene un menor consumo energético y, por lo tanto, representa un modelo de movilidad muchísimo más sostenible que las diferentes alternativas que hay. Bajo nuestro punto de vista, es necesario promocionar el ferrocarril como eje central del sistema multimodal de transporte, un modelo que sea vertebrador y sostenible, que garantice la movilidad interconexión entre todos los territorios y que revitalice las poblaciones, en particular, aquellas que hemos denominado de la España vaciada. La movilidad es una necesidad básica de la población, por lo que se requieren, evidentemente, servicios públicos capacitados y dimensionados para cumplir esta función bajo los criterios de máxima calidad y cobertura. Es decir, los servicios ferroviarios tienen que cumplir con los criterios de sostenibilidad, calidad, accesibilidad, que atiendan a las necesidades reales de las personas que, en su día a día, tienen esas necesidades y sirvan, además, para conectar a las poblaciones con los centros de trabajo y los servicios básicos. Tenemos que apostar por un modelo que incremente cada vez más esos servicios y esos trayectos sujetos a obligaciones de servicio público, garantizando la calidad y unos precios asequibles para la mayoría social. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 15

En definitiva, el caso de Zamora es un ejemplo particular pero en un contexto muchísimo más amplio. Las obligaciones de servicio público respecto al modelo de conexión ferroviaria deberían ampliarse. Existen muchas Zamoras en el territorio nacional; en Andalucía, por ejemplo, lo sabemos muy bien y, por lo tanto, el modelo ferroviario estratégico a medio y largo plazo no puede quedarse en un brindis al sol, sino que tendría que estar enfocado a conseguir una densa interconexión de las diferentes poblaciones, que vertebrase todos los territorios para garantizar el derecho a una movilidad de calidad para el mayor número posible de usuarios.

Según la forma en que está planteada esta PNL, si no hay una transaccional, nuestra posición será la abstención.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Doña Elvira Velasco, ¿sobre las enmiendas que se han presentado?

La señora **VELASCO MORILLO**: La del Grupo Parlamentario VOX sí la admitimos, pero la del Grupo Socialista, no.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE LA CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE LOS INTERCAMBIADORES DE LA LÍNEA R8 DE RODALÍES DE CATALUÑA EN HOSPITAL GENERAL Y EN VOLPELLERES, ASÍ COMO UN INTERCAMBIADOR ENTRE LAS LÍNEAS R8 Y R4 EN BARBERÀ DEL VALLÈS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN. (Número de expediente 161/002230).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número cuatro sobre la construcción y puesta en marcha de los intercambiadores de la línea R8 de *rodalies* de Cataluña en Hospital General y en Volpelleres, así como un intercambiador entre las líneas R8 y R4 en Barberà del Vallès, proposición presentada por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Para defenderla, va a intervenir doña Laura López Domínguez. Tiene usted la palabra.

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

El Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común presenta esta PNL con la convicción clara de que, desde las instituciones, debemos impulsar actuaciones en el marco de una verdadera agenda verde, hecho que pasa necesariamente, como han comentado mis compañeros anteriormente, por mejorar nuestra movilidad y avanzar hacia un modelo basado en las premisas del ecologismo, por tanto, menos contaminante y centrado en la movilidad de proximidad. Asimismo, el transporte público es una de las mejores herramientas de vertebración territorial y de creación de equidad social. En particular, el transporte ferroviario de pasajeros y mercaderías es clave para garantizar los objetivos de desarrollo sostenible y apuntalar la respuesta a la emergencia climática. Por todo ello, es necesario dar prioridad a la movilidad sostenible, a la promoción y adaptación del transporte público a las necesidades de las personas usuarias. En muchas ocasiones, lo que pasa es que el diseño inicial de las infraestructuras o bien las frecuencias de paso no se adaptan a las necesidades del transporte cotidiano, a la movilidad cotidiana de la gente y, en consecuencia, hay más incentivos para que las personas se decidan por un vehículo particular para rodar, generando, pues, mucha más contaminación.

Ese es el caso de la PNL que nos ocupa, en la línea R8 en Martorell-Granollers, que fue inaugurada en 2011. Es la única línea de los *rodalies* de Cataluña que tiene una concepción no radial, es decir, no pasa por la ciudad de Barcelona, y tiene la potencialidad de conectar las poblaciones de comarcas del Baix Llobregat, el Vallès Occidental y el Vallès Oriental. En su día, fue la respuesta a una demanda de interconectar estos territorios de la provincia de Barcelona, donde se concentran casi 2 millones de habitantes. Actualmente, la R8 es la línea ferroviaria de menor demanda del sistema de *rodalies* del Vallès; se estima que la utilizan unos 4100 usuarios y usuarias al día, de manera que no se aprovecha todo el potencial de esta línea, que lo podría desarrollar con una frecuencia adecuada y una mayor interconexión.

En línea, pues, con todo lo expuesto y también con las demandas del territorio y las características de las infraestructuras que existen, presentamos esta PNL para instar al Gobierno a que, en el marco del Plan de Rodalies de Cataluña 2020-2030, presentado por el mismo ministro de Transportes, Movilidad y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 16

Agenda Urbana, se estudie la construcción de los intercambiadores en las estaciones de Hospital General de Cataluña y la estación de Volpelleres para enlazar las líneas S1 y S2 de los ferrocarriles de la Generalitat con la línea R8 de *rodalies* de Cataluña y, asimismo, que se reevalúe su viabilidad para que se prosiga con los estudios de un intercambiador en la intersección de las líneas ferroviarias R8 y R4 de *rodalies* de Cataluña en el municipio de Barberà del Vallès. La entrada en servicio de los intercambiadores ferroviarios propuestos supondría un impulso decisivo en la lucha contra el cambio climático y, al mismo tiempo, un importante incremento de la promoción del transporte público ferroviario. Se estima, de hecho, que, de esta manera, se cubrirían las necesidades de transporte público de casi medio millón de vecinos y vecinas del Vallès, incluyendo los municipios de Sabadell y Tarrasa, y se triplicaría el uso del ferrocarril en esta zona, de manera que también contribuiría al avance de un modelo de movilidad más sostenible, a una disminución de la contaminación atmosférica y, por tanto, también a la protección de la salud de la ciudadanía. Estas intervenciones en la red ferroviaria, además, supondrían unas inversiones muy asequibles para el presupuesto público en proporción con el beneficio social y ambiental que producirían.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

No se ha presentado a esta proposición ninguna enmienda, así que pasamos directamente a la fijación de posición. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Juan Ignacio López-Bas, tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, presidente.

Debo decir que la redacción de esta iniciativa nos ha sorprendido y, además, nos ha sorprendido en el buen sentido, puesto que el Grupo proponente de Unidas Podemos ha optado por solicitar el estudio de la viabilidad de la construcción de los intercambiadores de las estaciones de Hospital General de Cataluña y de Volpelleres e, igualmente, de los intercambiadores en el municipio de Barberà del Vallès antes de proponer la ejecución de estos proyectos. Entendemos que esta es la vía en la que deben moverse este tipo de proposiciones no de ley en lugar de lanzar proyectos o solicitar ejecuciones de proyectos que no han sido analizados previamente en cuanto a su viabilidad, su capacidad o posibilidad financiera. Desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos, por lo tanto, agradecemos este enfoque, en este caso, del grupo proponente y contarán con nuestro apoyo para que, en adelante, esta iniciativa pueda mejorar el transporte público en Cataluña.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, don Juan Carlos Segura Just, tiene usted la palabra.

El señor **SEGURA JUST**: Evidentemente, VOX es un grupo que, como muchos de los de esta Cámara, apuesta claramente por el ferrocarril como medio de desplazamiento por su modernidad, porque es rápido y es eficaz; en este aspecto, no hay discusión ninguna. El ferrocarril aporta una gran movilidad de número de personas, tanto a nivel laboral —que se desplazan a sus lugares de trabajo— como también a nivel de ocio, no contamina y tiene muchas ventajas que huelga ahora decir.

Esta PNL es confusa en el aspecto de que plantea la implantación de dos intercomunicadores: uno en la estación de Sant Cugat con Volpelleres de un kilómetro de distancia y otro en el Hospital General de Cataluña que enlaza con Rubí de algo más de un kilómetro de distancia. Esta PNL no nos dice si estos intercomunicadores estarían cubiertos, descubiertos, si irían bajo tierra, si irían sobre tierra o qué tipo de conexión sería. Yo entiendo que se refiere al típico intercomunicador que es una zona de desplazamiento de viandantes a pie, pero, claro, tenemos que tener en cuenta que el primero tiene una distancia de un km y el segundo tiene una distancia de más de un kilómetro. Una persona que camina a marcha atlética tarda unos veinte o veinticinco minutos en realizar un kilómetro; entonces, los intercomunicadores de una estación a otra, donde te bajas del tren, tienes que caminar veinte minutos para ir a la otra estación, para una persona joven todavía, pero imagínese usted, señoría, un anciano, imagínese un discapacitado que tiene que realizar esta distancia; no digamos si el día es frío o es un día de lluvia. Con lo cual, entendemos que si bien la intención de la PNL es buena, porque es una obra pública en estructura que siempre beneficiaría a la ciudadanía, vemos inviable su realización; de hecho, puede realizarse, pero no sería muy útil para las personas que transitan por ella. La izquierda nos tiene acostumbrados a todo por el pueblo pero hay que joder al pueblo, con esto lo que se está haciendo es perjudicar al pueblo. Es una cosa que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 17

a priori parece muy bonita, pero en el fondo están fastidiando a las personas que pretenden coger estos intercomunicadores. Con lo cual, como he dicho antes, la PNL, si bien es buena en su planteamiento, es inconsistente, porque no dice qué tipo de intercomunicador sería, cómo se haría. No olvidemos que es una zona muy poblada, con muchas propiedades, con lo cual, tendría que haber muchos procedimientos de expropiación. No me imagino un intercomunicador que pasase por el jardín de una casa o que partiese una vivienda con jardín por la mitad. Entiendo que el Ministerio de Transportes y Agenda Urbana valorará si conviene o no la acometida de esta obra. Por ello, el Grupo VOX se va a abstener en esta PNL.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, doña Ana Zurita Expósito, tiene usted la palabra.

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

Nosotros vamos a votar a favor de esta PNL, independientemente de que sean cuestiones que afecten al Plan de Rodalíes de Cataluña y a todas las inversiones pomposas que anuncia el Gobierno, como este Plan de Rodalíes 2020-2030, con 6300 millones de euros. Entendemos que tiene que haber una premisa básica y es que el sistema ferroviario de cercanías tiene que garantizar el transporte puerta a puerta. Eso solo se garantiza si hay una red de intercambiadores que garantice el intercambio modal, porque a partir de la línea que une dos puntos en los que se basa la línea ferroviaria, por sostenible que sea, hay todo un tejido y un entramado al que hay que dar servicio donde las líneas de cercanías no llegan; se llega con otros modos de transporte, pero eso solo es posible si hay una red de intercambiadores adecuada, que funcione en condiciones adecuadas. Si queremos una red de transporte sostenible, eficaz y efectiva y que sea alternativa al vehículo privado, ya sea en Cataluña o en cualquier parte de la geografía española, hay que estudiar la viabilidad de esa red de intercambiadores, como dice esta PNL, por lo que vamos a votar a favor.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, don Francisco Aranda, tiene usted la palabra.

El señor **ARANDA VARGAS**: Gracias, señor presidente.

Mi grupo votará a favor de la propuesta de valorar y estudiar las opciones más adecuadas para potenciar la movilidad sostenible de, entre otras, una comarca como la mía, el Vallès Occidental, en tanto entendemos que se trata de una comarca muy estratégica, que engloba alrededor de 1 millón de personas, con una alta movilidad tanto interna como desde y hacia la corona metropolitana de Barcelona. Así, creemos que la interconexión entre redes de transporte siempre favorece el transporte público y potenciar la R8 debería ser una apuesta estratégica para la movilidad sostenible de la segunda corona metropolitana. Mi grupo está a favor de mejorar la interconexión de redes y la intermodalidad del transporte público, ya que, sin duda, a más intermodalidad y mejor interconexión, mayor uso, más transporte y más sostenible. Por ello, en cuanto al planteamiento de nuevas infraestructuras, hay que tener presente también el factor multiplicador de una inversión y en el caso de Barberà, señorías —además, tengo cerca la población—, siguiendo la premisa de que la R8 es una apuesta de futuro por la movilidad sostenible y la vertebración metropolitana, que hay que priorizar la intermodalidad, como decíamos, y teniendo en cuenta que la demanda de viajeros de la R4 es mucho más alta que la de la R8, creo que hay que valorar, asimismo, el estudio —en su momento— del baipás ferroviario en esta zona que dé respuesta a la R8 como una apuesta de futuro por la movilidad sostenible y la vertebración metropolitana, que priorice la intermodalidad y la interconexión de redes.

Por lo demás, y aquí se ha explicado bien, pese a que a alguno les moleste un poquito, el Plan de Rodalíes de Cataluña 2020-2030 que presentó el ministro dota de unas inversiones de 6000 millones de euros, de los cuales, 4600 son ya actuaciones inmediatas, y es por ello que también prevé que se realicen estudios de viabilidad como el que aquí se propone, de nuevos posibles intercambiadores en la red que permitan aumentar el número de usuarios de la misma, como pudiera ser el caso planteado de los nuevos intercambiadores de la línea R8 que plantea la proposición no de ley de Unidas Podemos. Por todo lo cual, votaremos a favor de esta PNL.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 18

— RELATIVA A MEJORAR EL MERCADO INMOBILIARIO ESPAÑOL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/002305).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número cinco, relativa a mejorar el mercado inmobiliario español, presentada por el Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra para defenderla doña Cristina Esteban Calonje. Tiene usted la palabra.

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

Antes de entrar en materia, en la defensa de esta proposición no de ley, quiero pedirles, señorías, que, por favor, abandonen cualquier atisbo de limitación ideológica. Estamos aquí para mejorar la vida de los españoles y el acceso a la vivienda es uno de los grandes impedimentos que tienen nuestros jóvenes y nuestras familias. Muchos de ustedes no se han dedicado con anterioridad al sector inmobiliario y, probablemente, tenían pocos conocimientos reales de cómo funciona el acceso a la vivienda. Quizá su idealismo y el deseo, me imagino, de que todos estén mejor y de mejorar la vida de los demás les ha llevado a muchos a defender unas políticas imposibles y que ya han fracasado estrepitosamente en otras plazas. Pero llevan ya ustedes el suficiente tiempo en esta Comisión como para haberse informado, haber estudiado, haber recabado datos reales acerca de qué está fallando realmente para que en España sea tan difícil y costoso acceder a una vivienda.

En primer lugar, el intervencionismo es malo, letal; la subida de precio en zonas tensionadas y centros turísticos, sobre todo en el ámbito del alquiler, se debe a un incremento de la demanda y a una oferta incapaz de absorber esta demanda; es decir, la escasez de oferta de vivienda tanto en alquiler como en propiedad y ¿por qué ocurre esto? Por un lado, está la escasa oferta de suelo en el centro de las ciudades; el peso de la vivienda en propiedad es elevado, unido a que la mayoría de los propietarios son familias y están poco profesionalizados; asimismo, hay una creciente inseguridad jurídica para el arrendador; reducción de oferta de beneficios fiscales para las familias arrendadoras. La dificultad para obtener licencias de construcción o rehabilitación impide la puesta en marcha de los proyectos y provoca unos retrasos que impactan fuertemente en el precio final, y, al final, el comprador es el que tiene que padecer esta subida de precio. Tenemos un parque inmobiliario obsoleto, no adaptado a la normativa europea. También está el auge de la ocupación ilegal; el aumento de la demanda de alquiler debido al deterioro del mercado laboral, a las condiciones más estrictas para la concesión de hipotecas desde la crisis de 2008; un aumento de impuestos y eliminación de desgravaciones fiscales en la compra de la vivienda. Por otro lado, se observa una caída de la vivienda vacacional a consecuencia de la pandemia y un auge de las operaciones *build to rent*, o sea, comprar para alquilar, por fondos de inversión y promotoras, esto provocará un crecimiento de la oferta residencial. Es la libre competencia, pues, la que se encarga de regular las disfunciones existentes en los diferentes sectores económicos. Si el Estado quiere actuar para tratar de corregir algunas disfunciones debe hacerlo eliminando cualquier atisbo de discrecionalidad.

Ya en 2012 empezaron a surgir determinados grupos que defendían planteamientos abiertamente beligerantes frente al sector crediticio y promotor, movimientos que parecen reinar en la actividad legislativa del Gobierno actual, una actividad basada en el intervencionismo del sector, que no hará más que fagocitar el mercado. Vía real decreto en 2018 y 2019, se introdujeron medidas para facilitar el alquiler que han provocado el efecto contrario y una contracción de la oferta; volver a 2013, a la duración mínima de contrato de arrendamiento por cinco años y siete en el caso de una persona jurídica, a la limitación de actualizaciones de renta solo al IPC, creación de índices de referencia del precio de alquiler, a ralentización de resoluciones judiciales por impago.

El intervencionismo durante la pandemia ya ha sido colosal. Mediante reales decretos intervencionistas, no han hecho sino frenar la recuperación del sector y reducir la oferta, han derivado a los pequeños propietarios la responsabilidad del Estado de proporcionar una vivienda digna; y les recuerdo, señorías, que estamos a la cola de Europa en cuanto a vivienda de alquiler social se refiere, estamos 6 puntos porcentuales por debajo de la media. Y esa no es la responsabilidad del pequeño propietario, es la responsabilidad del Estado, de quienes están gobernando. Por real decreto-ley han suspendido desahucios, han prorrogado contratos de arrendamiento, han impuesto una moratoria de la deuda arrendaticia. Camuflado en el Ministerio de Consumo y bajo el epígrafe de consumidores vulnerables, el primer decretazo de este año protegía a los okupas frente a las familias y a las comunidades de propietarios. Y es curioso cómo sus decretazos se remontan a las antiguas leyes de arrendamientos urbanos del franquismo: la de 1946, la de 1954 o la de 1955, donde establecen la prórroga forzosa de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 19

contratos: contrato indefinido renovado automáticamente y la congelación de las rentas de alquiler solo actualizables al IPC, algo que solucionó la Ley Boyer en los años ochenta.

La función principal del mercado es adaptar la oferta a la demanda, pero el hecho de que se deje jugar al mercado no significa que haya que suprimir todas las regulaciones. Para el correcto funcionamiento del mercado se tienen que fijar unas reglas por parte de los poderes públicos, defendiendo unos intereses generales pero dejando libertad a los individuos para que actúen dentro de esas normas. Promover el alquiler y la oferta residencial solo se puede hacer desde la ley y el orden y dando seguridad jurídica al arrendador, nunca desde la expropiación ni desde el efecto llamada a la ocupación ilegal que ustedes promueven, y facilitando los trámites. Las comunidades autónomas y las entidades locales no pueden seguir siendo un nido de corruptelas; hay que actuar rápido, hay que construir vivienda de alquiler social y dejarse de delirios que no han hecho más que fracasar. Véase el ejemplo de Berlín, que ha tumbado el Tribunal Constitucional hace dos semanas.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para defender las enmiendas presentadas, doña Ana Zurita Expósito, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene usted la palabra.

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

Es de agradecer al Grupo Parlamentario VOX la profusión de contenidos de su iniciativa. Respecto a ella, nos gustaría que nos aceptaran las enmiendas, las matizaciones que hemos propuesto y que justificaremos en cuatro bloques: la agilización administrativa, incentivar la rehabilitación de viviendas e incentivar la oferta de vivienda, dar seguridad jurídica y protección a la propiedad privada y la lucha contra la ocupación de la vivienda, porque son, precisamente, los bloques que defendemos en nuestro programa de Gobierno, sinceramente, como única forma de proteger el derecho a la vivienda en nuestro país.

Yo siempre digo que hablar de vivienda es hablar de protección social, es hablar de economía, es hablar de sostenibilidad y la única manera de resolver esos problemas es teniendo una perspectiva transversal y vertical. Digo transversal, porque no se puede hablar de vivienda sin hablar de territorio, de componentes urbanísticos y de planificación territorial; no se puede hablar de vivienda sin hablar de economía, sin poner en valor el mercado inmobiliario, sus fluctuaciones y el análisis de la demanda, el análisis social y poblacional. Y digo vertical, porque para resolver todo esto de manera satisfactoria, tiene que haber una perfecta coordinación entre todos los estamentos de la Administración: Administración local, Administración autonómica y Administración estatal, y se obtendrán resultados satisfactorios cuando cada uno ejerza su papel dentro del marco que da la Constitución y los estatutos de autonomía.

El tema es complejo y serio y merece estudio y atención, y por eso, tengo que decir que nos parece una falta de rigor absoluto cuando los partidos que apoyan al Gobierno intentan reducir el problema de la vivienda en nuestro país a base de modificar banalmente la LAU, como hizo el Gobierno en 2019, y controlar el precio de los alquileres o una ley de vivienda cuya principal función sea el control de la propiedad privada.

Por tanto, esta iniciativa está en consonancia con nuestros principios porque siempre hemos defendido la propiedad privada, la seguridad jurídica y la regulación del mercado del alquiler mediante oferta y demanda y nuestras premisas son garantizar el derecho a la propiedad, la seguridad y la convivencia. Por eso, hemos traído a esta Cámara ya una ley integral antiokupas.

También queremos continuar con la política de rehabilitación de edificaciones en núcleos urbanos y rurales porque no bastan programas de subvenciones, sino incentivos fiscales a la rehabilitación, además de incentivos en cuanto a edificabilidad y cambios de uso. También incentivar con deducciones fiscales a los arrendadores por ingresos derivados de la renta de alquileres.

Queremos también vivienda asequible y vivienda social, desbloqueando todo el suelo de la administración destinado a vivienda social, incrementando la oferta de nueva construcción para alquiler con sistemas de concesiones, derechos de superficie o colaboración público-privada y desarrollar un parque de vivienda dotacional pública adaptado a las necesidades de cada comunidad autónoma y para esto es fundamental que haya un sistema urbanístico moderno, flexible y ágil. Es para nosotros fundamental aprobar la ley de seguridad jurídica del planeamiento en el ámbito de urbanismo y ordenación del territorio que tiene congelada el Gobierno. Hay que unificar los criterios de planificación territorial y urbanística en las comunidades autónomas y hay que adaptar la legislación urbanística para posibilitar proyectos futuros con esa figura similar al proyecto urbano o como lo quieran llamar, pero que permita

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 20

unificar el trámite de planeamiento, gestión y ejecución en ámbitos territoriales concretos. Y ese es el sentido de nuestra enmienda, que me gustaría que tuvieran a bien aceptar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

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

Antes de nada, quiero felicitar a los autores de esta iniciativa y a su portavoz, la señora Esteban, tanto por la extensión de la misma como por la meticulosidad del trabajo realizado para su presentación. Con mucha frecuencia las proposiciones no de ley son textos que en su parte dispositiva tienen mucho peso y mucho contenido y la exposición de motivos se limita a un relato que le acompaña, pero en este caso nos encontramos con un contenido amplísimo que en la práctica supone una muy buena enmienda a la totalidad de la política del Gobierno sobre el mercado inmobiliario español y sobre la política de vivienda. Aquí, en Comisión y en el Pleno del Congreso, se habla de estas cuestiones con mucha frecuencia porque la política errática y errónea del Gobierno nos aboca a continuar haciéndolo, ya que, después de casi tres años de mandato, estamos ante uno de los más clamorosos incumplimientos y, además, en una materia fundamental para los españoles como es el derecho a acceder a la vivienda, que se refleja expresamente en la Constitución.

Los enfrentamientos entre los dos partidos que tienen presencia en el Consejo de Ministros han abocado a los españoles a la inseguridad jurídica, a la manipulación de los datos y al espíritu expropiatorio sobre un bien en el que descansa una buena parte de los ahorros de las familias españolas que invierten en la compra de vivienda y que aspiran legítimamente a que se revalorice o a legársela a sus hijos, hecho, por cierto, que la izquierda penaliza severamente aplicando el impuesto sobre sucesiones, tal y como sucede en Asturias, como en ninguna otra parte de España.

La parte dispositiva de la iniciativa que ha defendido la portavoz de VOX pone énfasis en el tema de los arrendamientos, tritura el intervencionismo con el que el Gobierno pretende amenazar a los propietarios de viviendas de alquiler, promueve medidas fiscales para favorecer la rehabilitación de viviendas destinadas a familias con bajos niveles de renta y, en general, rebajas de impuestos para estimular el arrendamiento de pisos vacíos. Finalmente, propone un impulso a la colaboración público-privada para aumentar el parque de viviendas de protección oficial.

En todo caso, considero que lo que se plantea en esta iniciativa son todas unas líneas irrenunciables que marcan soluciones a los problemas que está generando la gestión del Gobierno y ya veremos cómo evolucionan tras la leve recomposición del Consejo de Ministros después de los cambios en las vicepresidencias. En este sentido, parece pertinente recordar que la nueva ministra de Derechos Sociales, la señora Belarra, aterrizó en el cargo reclamando un recargo duro duplicando el impuesto sobre bienes inmuebles de las casas vacías. Bueno, pues esto es lo que nos espera.

Votaré a favor de esta proposición no de ley.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra ahora por el Grupo Parlamentario Ciudadanos don Juan Ignacio López-Bas Ballero.

El señor **LÓPEZ-BAS BALLERO**: Gracias, presidente.

Se trata de una proposición no de ley muy interesante para nuestro grupo y nos lo parece fundamentalmente por su contenido en cuanto amplio y transversal al hacer referencia en todo su texto, así como en sus muchos puntos de acuerdo, a cuestiones que entendemos desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos deben ser analizadas y valoradas prudentemente y con perspectiva.

Valoramos muy positivamente que se quieran abordar tantos y tan variados temas relativos al sector inmobiliario, a su regulación legal, a sus perspectivas de futuro y a la necesidad de tenerlos en cuenta en las reformas que se proponen. En ellas se incluyen medidas de ámbito civil, de ámbito administrativo y hasta de ámbito penal. Se habla de medidas sociales, de medidas en materia de comunidades de propietarios, en materia de relación arrendaticia e incluso en materia fiscal. En ocasiones ustedes hablan incluso de medidas muy concretas, pero en otras, es cierto, hablan de medidas más ambiguas que deben todavía definirse. Entendemos que a eso se refieren ustedes cuando inician siempre sus puntos de acuerdo con promover o fomentar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 21

En suma, entendemos que el objeto de su proposición va más allá de lo que este propio instrumento de participación e iniciativa política supone y en ese aspecto saludamos cualquier alternativa que suponga analizar el sector inmobiliario español, su perspectiva, su evolución y el marco regulador de todos aquellos aspectos que le afecten, sean sobre régimen de suelo, sobre régimen de la edificación, sobre aspectos fiscales y tributarios relativos a la vivienda, sobre agilización de procedimientos administrativos de cualquier administración pública competente, sobre arrendamientos, sobre ocupación y sus consecuencias y su regulación penal y tantos otros.

Desde este grupo parlamentario veríamos con buenos ojos precisamente que todo este debate, que realmente es una suma de otros muchos debates, encontrara acomodo en esta Comisión a través de un foro específico que permitiera llevar a cabo un análisis técnico y jurídico bajo el prisma del consenso de tanto nivel a abordar. Creemos que para eso está prevista precisamente la figura de una subcomisión creada *ad hoc* a la que entiendo todos los grupos y personas ajenas a los mismos, expertos y entendidos en la materia, podrían aportar mucha más información de la que hoy, sin embargo, disponemos. Entendemos que ese podría ser el camino a seguir en esa tarea ingente que el Grupo Parlamentario VOX materializa en su proposición bajo los acuerdos de, como he dicho antes, promover y fomentar en sus veintidós puntos de acuerdo propuestos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común tiene la palabra don Rafael Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, a mí me gustaría recordar algo, porque he estado leyendo el texto y, además, me ha sorprendido todos los grupos que han aplaudido el contenido, que dice un texto muy famoso: Todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo ese derecho —y lo más importante—, regulando la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación. Es decir, que ya el propio texto constitucional en el año 78 recogía lo que viene a ser el debate internacional en materia de derechos humanos relativo al reconocimiento del derecho a la vivienda como un derecho humano y que, obviamente, requiere de una regulación estatal en materia de suelo.

He estado leyendo este texto y he estado escuchando atentamente todas las intervenciones del resto de los grupos y no me deja de sorprender porque yo creo que están en el marco de otra Constitución, ya que, al fin y al cabo, los planteamientos, si estuviéramos en España en el año 98 o en el año 95, podríamos discutirlos, pero el problema es que en 2008 hubo una crisis económica financiera e inmobiliaria en nuestro país. Y nos enseñó algo que también viene en los manuales de economía en el tema uno, la ley de la oferta y la demanda, y también la explicación de lo que es la demanda elástica y la demanda inelástica y los bienes de primera necesidad, y en concreto la vivienda, están en la lógica de la demanda inelástica, que está reconocida además. No es una cuestión de rojo, ni nada, sino una cuestión económica y aceptada en general la existencia de la demanda inelástica. ¿Qué significa eso? Que, como es un bien de primera necesidad, la gente va a gastarse hasta el último euro que tenga para poder satisfacer esa necesidad porque todo el mundo se tiene que meter en alguna parte. Así ocurrió en nuestro país y nos condujo a la crisis de 2008. Nosotros producíamos más vivienda que Francia, Alemania y el Reino Unido juntos y teníamos una tasa anual de crecimiento de precios del 16 %. Es evidente que la reforma de la Ley del Suelo de 1998 no supuso un menoscabo para el aumento de los precios, más bien al contrario, puesto que a eso se sumó la desregulación financiera y el hecho de que los excedentes de capital del norte de Europa se destinasen a la especulación inmobiliaria en España a través de un vehículo financiero como eran las hipotecas.

En este texto se están planteando cosas como hablar en contra de las prórrogas gratuitas, de las pruebas obligatorias o de que durante esas prórrogas se ha llegado a una limitación al IPC para evitar el aumento artificial de precios. Es decir, se está atacando el nudo gordiano de protección del Estado a los sectores más vulnerables que son los inquilinos. En concreto, se sigue una lógica muy neoliberal que encajaría en la constitución pinochetista que es que para favorecer el acceso a la vivienda lo que hay que favorecer es el desahucio y liberalizar el desahucio, igual que plantean la liberalización del despido, un despropósito que además obvia lo que ha ocurrido en nuestro país con la crisis inmobiliaria y no se puede

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 22

plantear que no haya licencias urbanísticas porque eso es simplemente el sueño de Jesús Gil y no una demanda de un grupo democrático.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra don Vicent Sarrià.

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

Señora Esteban, como usted preveía, vamos a votar en contra de esta proposición porque no deja de ser una declaración de principios hasta en su título, la mejora del mercado inmobiliario, porque para ustedes la vivienda no es un derecho constitucional ni un grave problema para las familias y los jóvenes que quieren acceder a una vivienda digna a un precio razonable, sino simplemente una cuestión de mercado. No en vano, en su extensísima exposición hacen una apenas disimulada loa a la ley de la selva urbanística tanto en lo que se refiere a la regulación del uso del suelo como al control público de la edificación, donde, por cierto, obvian totalmente el marco competencial que establece la Constitución que da a las comunidades autónomas la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio. Ustedes son constitucionalistas para lo que quieren.

Proponen medidas que van desde las que directamente son rechazables como las referidas a la liberalización total del uso del suelo, olvidando las funestas consecuencias que tuvo la Ley del Suelo de 1998, la conocida como Ley Aznar que, además, a ustedes aún les parece moderada, pero que provocó una subida de 182,6% del precio de la vivienda en diez años, seis veces más que los precios en el mismo periodo o las que abogan por reducir las prórrogas en los contratos de alquiler. Proponen otras medidas innecesarias por la sencilla razón de estar puestas ya en marcha por este Gobierno, un Gobierno que ha hecho, como ningún otro, de las políticas de vivienda una prioridad y ahí están entre muchas medidas el Plan de fomento a la vivienda pública en régimen de alquiler asequible o el Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social de entornos residenciales con nada menos que 3420 millones de euros o el propio anteproyecto de ley por el derecho a la vivienda. Porque para los socialistas la vivienda no es solo un bien de mercado, sino un derecho social básico y por eso durante toda la crisis, efectivamente, señora Esteban, hemos tomado medidas para proteger ese derecho, especialmente de los más vulnerables. A ustedes y al Partido Popular eso les da igual.

Dejen de crear alarmismo falaz, convirtiendo las ocupaciones ilegales en una causa y no una consecuencia del problema de acceso a la vivienda porque, además, hay sobrados instrumentos legales para combatirlas. Su idea de mercado inmobiliario, y con esto acabo, que no de política de vivienda, que es una cosa distinta, parece la de Espinosa de los Monteros y Rocío Monasterio, convertir sin licencia naves industriales en viviendas o firmar proyectos como arquitecta sin serlo.

Gracias. **(Varios señores diputados: ¡Mentira! ¡Eso es mentira!).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Señor presidente, por alusiones a este grupo y por insultos directos a una persona que además no está presente.

El señor **PRESIDENTE**: No se han hecho. Señoría, no tiene usted la palabra.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Es que se ha dicho una falsedad. **(Rumores).**

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, no tiene usted la palabra. Si no tiene usted la palabra, es que no la puede usar. Quien da la palabra aquí es esta Presidencia.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Estamos pidiendo la palabra. Le pido la palabra formalmente.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, no tiene usted la palabra.

¿Cuál es el motivo por el que pide la palabra?

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Alusiones e insultos directos a un diputado de este Grupo Parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: No se ha insultado aquí a nadie.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 23

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Sí se ha insultado. Se ha dicho una falsedad objetiva.

El señor **PRESIDENTE**: No he escuchado yo ningún insulto. No tiene usted la palabra.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Le pido la palabra y le ruego que ponga orden.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, no tiene usted la palabra. Estoy poniendo orden, pero no me lo permite usted.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Hágalo. Perfecto. **(El señor Segura Just pide la palabra)**.

El señor **PRESIDENTE**: No, señoría, no va a haber más palabras sobre este asunto.
¿Tiene usted algo que decir sobre la enmienda presentada, señora Esteban?

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Estoy hablando con el Grupo Popular y me da pena que el PSOE no se haya leído la proposición no de ley.
Gracias.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL CUMPLIMIENTO EN TODOS SUS TÉRMINOS DEL CONVENIO ENTRE EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF-ALTA VELOCIDAD, RENFE-OPERADORA, LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS, EL AYUNTAMIENTO DE GIJÓN Y LA SOCIEDAD GIJÓN AL NORTE, PARA LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE GIJÓN (ASTURIAS), PUBLICADO EN EL BOE DEL 24 DE MAYO DE 2019. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002357).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la PNL número 6 por la que se insta al Gobierno al cumplimiento en todos sus términos del convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF-Alta Velocidad, Renfe-Operadora, la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la sociedad Gijón al Norte, para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 24 de mayo de 2019. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra don Isidro Martínez.

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

Permítame que al comienzo de mi intervención tenga un recuerdo para don Isidoro Cortina Frade, un gijonés fallecido hoy, cuyo amor por su ciudad y su compromiso con la cultura han sido un gran ejemplo para muchos.

Señorías, en septiembre del próximo año se cumplirán dos décadas de la firma del Convenio para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, la más poblada de Asturias y yo, que fui testigo presencial de aquel acontecimiento local memorable y que en este dilatado tiempo he participado como ciudadano en diferentes trámites sometidos a procesos de información pública, he perdido la cuenta de los rocambolescos vaivenes políticos sufridos en todo este tiempo que impactan sobre un asunto que es crucial en diferentes aspectos, comenzando por la modernización del ferrocarril y la calidad de sus instalaciones, aunque de no menor importancia resulta la dotación de una nueva terminal de autobuses que sustituya a la que viene funcionando en torno a un edificio que este año cumplirá los ochenta años de antigüedad y la solución urbanística de corte que taja, divide y complica sobremanera el desarrollo y la intercomunicación de la ciudad.

Varias son las claves irrenunciables para este plan que adapta la ciudad al transporte del siglo XXI.

La primera, la centralidad para aproximar el tren a los ciudadanos, captar usuarios y transportarlos rápida y cómodamente tanto a los principales núcleos de población y actividad económica y laboral de Asturias a través de la red de cercanías como a la capital de España a través de las líneas de largo recorrido y, cuando llegue, mediante la alta velocidad ferroviaria.

La segunda, la intermodalidad que permita combinar varios medios de transporte de viajeros, en este caso ferroviario y por carretera.

La tercera, el sistema de movilidad que facilite el transporte público masivo, clave para la comunicación de la gran área metropolitana central de Asturias que concentra el 80 % de los asturianos que habitan en dieciocho municipios, entre ellos sus tres ejes articuladores de Oviedo, Avilés y Gijón.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 24

Cabría añadir una cuarta clave, la medioambiental, por lo que tiene de ecológico el ferrocarril, el modo de transporte masivo menos contaminante y por el ahorro en desplazamientos con vehículos particulares si se dispusiera de una buena red pública.

Hoy esa red está en decadencia, como lo prueba que se hayan perdido solamente en Gijón del orden del millón de viajeros anuales desde que en 2011 el señor Rodríguez Zapatero, su Gobierno, pusiera en servicio una estación provisional en la calle San Crespo, un equipamiento impropio de una gran ciudad que nos querían, además, endosar como definitivo.

Señorías, integrados en una sociedad instrumental bautizada como Gijón al Norte hay, además de ADIF, tres organismos que intervienen de forma principal en el desarrollo del Plan de Integración. En el ámbito del Estado, al Ministerio de Transportes, como depositario de las competencias ferroviarias, le corresponde el principal impulso y, de hecho, en su cargo se construyó, en el subsuelo del casco urbano gijonés, un túnel de casi cuatro kilómetros de longitud con espacio para varias estaciones subterráneas a modo de metro, infraestructura concebida para aproximar el tren a los potenciales usuarios y captar viajeros. No existe un solo lugar en el mundo, ninguno, que haya desperdiciado la puesta en servicio de un túnel de estas características. Trece años perdidos y ahí sigue acumulando humedad y despilfarro.

En el ámbito autonómico, al Gobierno del Principado, también firmante del convenio, aunque en escaqueo crónico para cumplir su parte, le corresponde en el ámbito de sus competencias las relativas al transporte de viajeros por carretera y en el ámbito local, al Ayuntamiento de Gijón, por sus competencias urbanísticas y, en todo caso, su representatividad como primera institución municipal, le confiere la tutela en el diseño del futuro de la ciudad y la solución a los grandes problemas derivados de su desordenado crecimiento desde mediados del pasado siglo.

Este mediodía la alcaldesa de la ciudad anunció el acuerdo de las tres administraciones para que la futura estación intermodal se construya en la zona de Moreda. Es una decisión en la que pierden Gijón y Asturias, gana la política de la especulación urbanística y los socialistas, una vez más, relegan a la población más numerosa de Asturias a un trato político de segunda, desigual y arbitrario. No se respeta lo acordado en 2019 y la eliminación de la barrera ferroviaria será por fases. De una gran oportunidad para la modernización de la ciudad, pasamos a una tropelía contra Gijón.

Señoras y señores diputados, el asunto que hoy traigo a colación avanzó de forma extraordinaria tras no pocos trompicones cuando en el año 2019 se alcanzó un amplísimo consenso político y social que se plasmó en la firma de un convenio que posteriormente se publicó en el Boletín Oficial del Estado de 24 de mayo de 2019, hace solo dos años. **(Muestra un documento)**. Llama la atención que algunos de sus firmantes hayan decidido ahora rebobinar y alterar las condiciones del acuerdo, lo que supone una nueva muestra del desdén con el que un Gobierno socialista, en este caso que el que preside Pedro Sánchez, trata a los asturianos. Nos arrastran hacia atrás y en palmario perjuicio de la ciudad para postergarla a un sistema de transportes de segunda división. Nada nuevo. Cada vez que los socialistas han tenido oportunidad de obstruir el Plan de Integración del Ferrocarril en Gijón lo han hecho a conciencia, ahora triturando el convenio. **(Muestra un documento)**. El ministerio, el Principado, el Ayuntamiento de Gijón y ADIF castigan y lastran el futuro de Gijón y rebajan sus posibilidades de desarrollo.

Puesto que el PSOE gobierna al alimón en todas las administraciones implicadas en este asunto, pasado mañana rematará esta jugada perversa contra el horizonte de futuro de Gijón y de Asturias, desperdiciando una oportunidad colosal e insuperable. No existe precedente de un despojo similar en una ciudad española como la nuestra, de ahí que, frente a quienes se han dedicado en estas casi dos décadas a deshacer y destrozar lo que no les es propio, incluso romper su propio compromiso firmado y publicado en el BOE, plantee una iniciativa confiando en que esta Comisión de Transportes le dé el beneplácito.

En todo caso, señor presidente, no voy a aceptar ninguna de las tres enmiendas presentadas y le pido que someta a votación el texto original.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para fijar posición y defender las tres enmiendas presentadas, vamos a comenzar por el Grupo Ciudadanos.

Tiene la palabra don Juan Ignacio López-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 25

Quiero decirle a don Isidro Martínez Oblanca que tenga la absoluta seguridad de que vamos a apoyar su proposición, pese a la enmienda que hemos presentado y le digo con toda la cordialidad del mundo que dicha enmienda es un principio básico de mi grupo parlamentario en cuanto a que entendemos que hoy aceptar ese tercer punto de acuerdo hubiera supuesto tener que aceptar hoy el mismo punto para los orensanos, para los zamoranos, para los catalanes y para los avileses. **(El señor Martínez Oblanca: Igual).**

En ese sentido, no queremos jugar desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos y creo que usted lo sabe perfectamente. Es más, creo que sabe perfectamente que lo que yo le podría hoy decir en ese sentido no es lo que le podría decir a otros partidos o a otros grupos nacionalistas de esta Cámara. Por lo tanto, sabe perfectamente de lo que le estoy hablando.

Tenga la seguridad de que trabajar por los intereses de los asturianos en ese aspecto es un objetivo común a su grupo por nuestra parte y esa enmienda tiene ese objetivo que es el de señalar que los derechos en este aspecto siempre son de los ciudadanos y no de los territorios, independientemente de que se planteen con una o con otra intención.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común tiene la palabra don Juan Antonio López Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Gracias, presidente.

Gijón lleva viviendo una tomadura de pelo sin paliativos con el plan de vías desde hace veinte años. La conectividad de la ciudad, tanto hacia dentro como hacia fuera deja mucho que desear a causa de la inacción a la que llevamos asistiendo dos décadas. Es la única ciudad de más de 50 000 habitantes sin una estación pública de autobuses.

La ruptura del consenso respecto a la estación intermodal es el enésimo capítulo y la ciudadanía ya está harta y con razón. No entendimos cómo se pudo romper un consenso de ciudad apoyado por todos los grupos municipales y por el movimiento vecinal de la ciudad por parte de la alcaldesa sin ningún ánimo de diálogo. Igualmente, no compartimos, y de ahí nuestra enmienda, volver al punto que la anterior alcaldesa dejó. El actual equipo de Gobierno es el responsable de que estemos de nuevo sin estación. Ha roto de forma irresponsable el convenio logrado por consenso y no tiene intención alguna de llevarlo a cabo y el proponente lo sabe. El equipo de Gobierno ha roto el consenso logrado. Defendemos hablar de todo no solo de una ubicación, sino de la defensa de un modelo de ciudad que venga de un proceso participado con la ciudadanía y que dé respuesta de manera eficaz a las necesidades del Gijón del futuro en cuanto a movilidad sostenible. Esto pasa por defender una intermodalidad que conecte bien la ciudad de manera interna y externa y por defender la eliminación de toda barrera física que siga dividiendo la ciudad en las próximas décadas, pero que no sirva de excusa para fomentar los pelotazos urbanísticos en el centro de Gijón.

En este sentido, habíamos presentado una enmienda con la voluntad de proponer una solución para desbloquear la situación de parálisis en que se encuentra la ciudad con respecto al Plan de Vías. Sin embargo, la actitud del proponente de no aceptar nuestra enmienda muestra que no quiere una solución acordada, sino que se impongan sus tesis, en vista de lo cual no podremos apoyar su proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra don Roberto García.

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

Señorías, en primer lugar, señalar que el Grupo Socialista quiere que en el tiempo más breve posible se construya la estación intermodal de Gijón y la llegada del metrotren hasta Cabueñes porque somos conscientes de que estas actuaciones van a revitalizar el transporte público en general, no solo el ferroviario y no solo en Gijón, sino que en el conjunto de nuestra área metropolitana de Asturias porque es también un proyecto para la movilidad en Asturias. Por lo tanto, entenderá, señor Martínez Oblanca, que somos los más interesados en que todo se haga lo más pronto posible, pero que se haga bien y que se haga con garantías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 26

Le hemos ofrecido una enmienda para avanzar en la mejor solución para el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de Gijón y su adecuada integración urbana. Usted no la ha aceptado porque en su PNL insiste en la ubicación Museo del Ferrocarril y nos acusa de haber roto consensos. Por ello, ante esto tenemos que hacer memoria y podemos situarnos en el año 2002 cuando el Gobierno socialista de Gijón logró un consenso y firmó un convenio sobre la necesidad de eliminar la barrera ferroviaria de Gijón y construir una estación intermodal, constituyendo posteriormente la sociedad Gijón al Norte.

Aquella solución, la solución Moreda que se tomó entonces, fue la que se desarrolló por esa sociedad Gijón al Norte y, después de todo el proceso, cuando en 2012 se propone la primera fase, esta no se realiza y en noviembre de 2014 es la alcaldesa de Gijón, y quiero recordarle que es de Foro Asturias, actual presidenta de su partido, la señora Carmen Moriyón, quien, tras dos años de paralización, rompió el acuerdo logrado en torno a la ubicación en Moreda de la estación intermodal y propuso un cambio de ubicación a la zona denominada Museo del Ferrocarril. Sus argumentos eran la centralidad y no hay ningún estudio técnico de su etapa que avale esto o alguna otra razón para el cambio. No hay ni rastro de ningún escrito en el Ayuntamiento de Gijón, salvo el convenio. Es decir, una decisión tomada unilateralmente por Foro Asturias y sin criterios técnicos, que es lo más grave. Y aquí está la diferencia entre ustedes y nosotros porque, en nuestro caso, estamos tomando decisiones sobre la base de criterios técnicos y en el suyo la decisión se tomó por la obsesión una vez más de Álvarez-Cascos, de quien ahora reniegan, de proponer un proyecto contrario al del PSOE y especialmente contrario a nuestro entonces presidente Tini Areces. De no haber hecho esto, el proyecto hoy sería una realidad. Cabe preguntarle: ¿Dónde está la estación intermodal que tenía que haber construido Foro Asturias en Gijón en ocho años de Gobierno? Porque no la vemos, entran en 2011 y no logran el consenso al que alude hasta 2018.

Y le voy a dar otro dato significativo que usted conoce, que el ministro de Fomento del PP, Iñigo de la Serna, antes de que se firmara el convenio, pero cuando ya habían pactado la ubicación en el Museo del Ferrocarril, contrató el estudio informativo en mayo de 2018 pidiendo que se estudiaran dos posibles ubicaciones: Moreda y Museo del Ferrocarril. Por lo tanto, cabría preguntarse por qué si había un acuerdo cerrado en torno a una ubicación, el ministro de Fomento del PP encargó un estudio en el que incluían dos posibilidades para ubicar la estación y no se centró únicamente en el emplazamiento del Museo del Ferrocarril. Esta ubicación que ustedes proponen es inviable económicamente, presenta muchas dudas medioambientales, dificultades técnicas y poca sostenibilidad, y usted, señor Oblanca, lo sabe. Hay un compromiso claro del Gobierno de Gijón y del Principado de Asturias y de su alcaldesa Ana González que, por cierto, ha llevado a cabo un proceso importante de participación llevando a los consejos de distrito el estudio informativo. Y en eso estamos, en la necesidad de tomar una decisión técnica entre las tres administraciones que permita dar el impulso necesario a la estación intermodal, al metrotrén, para que esto sea una realidad en el menor tiempo posible, porque estamos ante un reto de movilidad no solo para Gijón, sino también, como ya les dije, para Asturias y no podemos perder esa perspectiva.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX don José María Figaredo. Tiene usted la palabra.

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

Es muy llamativo escuchar al Partido Socialista hacerse oposición a sí mismo. El Partido Socialista que lleva gobernando en Asturias prácticamente toda la democracia, el Partido Socialista que no ha movido un dedo para conectar Gijón y aun así critica a los contrarios. La situación es absolutamente surrealista. La realidad es que se logró aprobar un proyecto —bueno o malo era el que había— y se iniciaron las obras. Tanto se iniciaron las obras que la estación de tren de Gijón —que estaba situada en un entorno absolutamente envidiable para toda España, en una zona central de la ciudad, absolutamente accesible, muy cercana a la estación de autobuses— fue trasladada a un entorno provisional para, precisamente, iniciar esas obras. Y, una vez que las obras ya estaban en marcha, decidió dejar el proyecto entero en suspenso. En esa situación de suspenso eterno se encuentra a día de hoy la ciudad de Gijón; ciudad de Gijón gobernada por una alcaldesa socialista que ha tenido tiempo de cambiar los nombres de calles arriba y abajo, pero no ha tenido tiempo de ponerse a estudiar cuál puede ser el proyecto y menos aún de ejecutar el proyecto que termine con esta situación de absoluta provisionalidad e incomunicación. Asturias está gobernada por un Gobierno socialista —heredero del anterior Gobierno socialista, heredero a su vez del anterior Gobierno socialista— que tampoco ha movido un dedo para conectar Gijón ni para conectar Asturias con la red ferroviaria de alta velocidad, que a su vez encaja con este proyecto de Gijón.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 27

En definitiva, es surrealista escuchar al Partido Socialista criticar esta proposición no de ley, cuando debería, como mínimo, guardar silencio, un silencio vergonzoso y discreto. Eso es lo que debería hacer el Partido Socialista. **(Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben)**. No, no, deberían guardar silencio por educación y por vergüenza, porque se les deberían subir los colores por atreverse siquiera a criticar una proposición no de ley que lo único que pide es que aquello que se inició se termine de una vez, aquello que se inició y que lleva veinte años paralizado. Una ciudad de Gijón con una estación ferroviaria provisional, una situación que no se ha dado nunca jamás en la historia de España. La situación es absolutamente vergonzosa y el Partido Socialista todavía se atreve a venir aquí a criticar esa situación y criticar una PNL que pretende solucionar esa situación.

Por lo tanto, ruego a los señores del Grupo Socialista que por Asturias y por los asturianos recapaciten y voten a favor de esta iniciativa, por favor.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. La supresión de la barrera ferroviaria y la integración del ferrocarril en Gijón es una actuación de gran importancia para los asturianos y no está recibiendo un trato ecuánime con respecto a otras ciudades y otras comunidades autónomas. El Partido Popular sigue manteniendo el consenso en torno a los puntos fundamentales de esta infraestructura y, por ello, vamos a apoyar la iniciativa del señor Martínez Oblanca, que pide respetar los compromisos adquiridos con los asturianos, con un proyecto firme, con plazos de ejecución, presupuesto y financiación. Gijón necesita una estación intermodal, incluyendo autobuses, cercanías y larga distancia, y la necesita lo más céntrica posible. Si bien es cierto que el Partido Popular siempre ha defendido su ubicación en el Museo del Ferrocarril, nunca nos hemos cerrado a otra posible alternativa, pero siempre y cuando no suponga una modificación sustancial del proyecto —porque no queremos que se alarguen los plazos ni que se mengüe la aportación económica del ministerio— y con la condición de que se cuente con el consenso político de los asturianos. Pero que lo tenga claro el Partido Socialista, no vamos a someternos a ningún ninguneo, como lo ha hecho la alcaldesa de Gijón, la señora González. Gijón no quiere convertir la estación provisional de Sanz Crespo en una estación permanente. La alcaldesa ya estaba convencida y la hemos escuchado hablar de austeridad y viabilidad, en lugar de defender los intereses de los vecinos. Lo hizo el mismo día en que Ábalos anunciaba un plan ferroviario para Cataluña de 6300 millones de euros. Estaba dispuesta a perder 67 millones de euros cuando Ábalos anunciaba un plan de 6300 en Cataluña. Sus compañeros los socialistas la querían colocar a los pies de los caballos, pero los asturianos no lo han permitido y hoy ya salía en *El Comercio* **(muestra un recorte de prensa)** el anuncio de que esa estación provisional de Sanz Crespo no se va a convertir en una estación permanente, que optan por la opción de Moreda. Esta actuación es un claro ejemplo más de cómo gestionan los socialistas, es sectarismo, desigualdad, clientelismo, subjetividad y caciquismo; todo lo contrario de lo que debería ser una gestión responsable, señorías. Es más, huyen de la transparencia, la objetividad y la independencia, no quieren construir y cada vez que han estado en el Gobierno se han cargado todo lo que tuviera el sello del Partido Popular. Por eso, señor Figaredo, llevamos veinte años, porque siempre volvemos a la casilla de salida. Y como lo que es demostrable no es interpretable, se lo voy a decir con fechas y con argumentos. Año 2002, el PP en el Gobierno, se firma ese convenio a tres partes y dos meses después ya está constituida la sociedad Gijón al Norte. Año 2003, un año después, se comienza ya el túnel del metrotrén. Año 2005, llega el PSOE, adiós con todo, la mano destructiva del PSOE cambia por completo el proyecto, pasando de un proyecto de 306 millones de euros a uno de 814. Y avanzamos, porque el Partido Popular siempre ha realizado pasos en la construcción de esta infraestructura, pero se ha encontrado con el muro del Partido Socialista. Y, para terminar, señor presidente, el señor Sánchez cuando tenía que ratificar este convenio, el último convenio de 2019, lo volvió a paralizar y el señor Ábalos lo sigue paralizando.

Por lo tanto, basta ya, señorías, vamos a poner solución a este proyecto y a esta importante infraestructura de Gijón, pero hagámoslo desde la unión.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 28

Señor Martínez Oblanca, no sé si ha cambiado de idea usted respecto a lo que nos ha dicho antes de que no iba a admitir ninguna enmienda.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: No, señor presidente. Después de la intervención del portavoz socialista con más motivo para rechazar la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Bueno, como ha habido otras también por eso se lo pregunto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Esta me refuerza más en la decisión inicial.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto.

— SOBRE LA NECESIDAD DE EVALUACIÓN DE LAS INVERSIONES EN TRANSPORTES Y VIVIENDA DEL PROGRAMA DE INVERSIONES NEXT GENERATION UE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/002414).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos entonces a la proposición no de ley número 7, sobre la necesidad de evaluación de las inversiones en transportes y vivienda del programa de inversiones Next Generation de la Unión Europea, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Don Juan Ignacio López-Bas tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

La proposición no de ley que presenta mi grupo tiene por objeto dar protagonismo y funcionalidad a la Oficina Nacional de Evaluación en el proceso de decisión y gestión de los fondos Next Generation de la Unión Europea que se recibirán próximamente. Dar protagonismo y funcionalidad a esta oficina es darle capacidad presupuestaria y en recursos materiales y humanos que permitan que esta institución haga un análisis previo de los proyectos de inversión —por lo que a esta comisión se refiere en materia de vivienda y transportes fundamentalmente—, así como asegurar la rentabilidad social y económica de la ejecución de esos proyectos.

Hoy nos encontramos con que en España tenemos más información sobre los fondos europeos recibida de Bruselas o a través incluso de las diferentes delegaciones de eurodiputados en el Parlamento Europeo que a través de nuestro propio Gobierno. No digamos ya de esperar esa información en sede parlamentaria, en el Congreso, porque ni está ni se la espera de ninguna manera. Hoy el secreto para poder acceder a la información sobre los fondos europeos, sobre sus posibles destinos y sobre los ámbitos concretos de aplicación de los mismos parece depender más de tener un interlocutor en Moncloa o de tener determinados números de teléfono en la agenda que de una cuestión de transparencia por parte del Gobierno de España. Y eso, créanme, es descorazonador para quienes están esperando las ayudas europeas como agua de mayo para recuperarse de la crisis económica causada por la COVID. Pero si hay algo que nos preocupa, además de la falta de transparencia, es la evidente ausencia de mecanismos y objetivos de evaluación y análisis de las prioridades y los proyectos, tanto antes de ejecutarlos como después, para valorar el grado de cumplimiento de los objetivos marcados. Tanto el Real Decreto-ley 36/2020 como el propio documento presentado como Plan de Recuperación y Resiliencia no contemplan nada más que asignaciones presupuestarias genéricas y la referencia al instrumento del *spending review*, igualmente de otra manera también genérica. Nos preocupa y mucho que se intente relajar el régimen de fiscalización por parte de la Intervención General del Estado en materia de contratación y competencia, como igualmente se adivina que puede pasar en materia medioambiental. Por otra parte, creemos que el propio sistema de cogobernanza planteado está desequilibrado, dado que en el mismo deben intervenir diferentes administraciones públicas con diferentes ámbitos competenciales. No solo se trata de una cogobernanza en vertical desde el Gobierno a sus ministerios y organismos autónomos o sector público empresarial, sino que también se trata de la gestión eficaz y coherente de una cogobernanza en horizontal entre el Estado, las comunidades autónomas y las entidades locales, desde las diputaciones provinciales hasta los ayuntamientos, pasando por las mancomunidades. Sin embargo, a fecha de hoy ninguna de estas entidades, más allá de lo que se cuece en secreto en el despacho de Presidencia de Gobierno, sabe cuál va a ser el mecanismo de gestión y puesta en marcha de los fondos europeos. Por otra parte, si nos suscita dudas la aparente relajación en materia de fiscalización de una actividad pública como la contratación para la ejecución del gasto de los fondos europeos, más dudas nos suscita que en breve nos enfrentemos a la gestión de esos fondos que, de una manera tan obvia, van a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 29

tener una importantísima y relevante afectación a los procedimientos administrativos en materia de contratación pública cuando los actores de este ámbito, los entes que conforman el sector público, están sometidos a una normativa en materia de contratos que va a entorpecer un sistema de plazos y requisitos que se han anunciado como breves y flexibles, pero que aún desconocemos qué acomodo van a encontrar en una Ley de Contratos del Sector Público tremendamente rígida. Tememos que nos encontremos con la indeseable realidad de que España no sea capaz de ejecutar los fondos que reciba porque nos perdamos —nosotros y las oportunidades que estos fondos ofrecen— en marañas burocráticas que muchas administraciones públicas no son capaces de desentrañar siquiera en momentos en los que no se han visto superados por una crisis de características como la que padecemos ahora. Tampoco creemos que los fondos estén destinados a parchear problemas de manera temporal, sino a financiar proyectos que realmente supongan soluciones definitivas y permanentes a problemas estructurales en España. Si lo que de verdad pretendemos es sentar las bases para una economía más innovadora, resiliente, justa y eficiente no podemos contentarnos con solucionar problemas a corto plazo para salir de la crisis con dinero europeo sin afrontar retos que no hemos sabido o querido afrontar desde hace años, y sobre los que, además, Europa nos ha estado advirtiendo constantemente.

En ese sentido hemos elaborado esta propuesta, buscando precisamente que España no corra el riesgo de pasar por un país chapucero en la gestión del mayor importe que Europa ha puesto a nuestra disposición en la historia, en un momento crítico en el que nos jugamos no solo salir de la crisis con esos fondos, sino también nuestra propia reputación e imagen como país serio, eficaz y transparente. Nos parece, por todo ello, que volver a caer en la politización y la ideologización de los objetivos a conseguir sería un error y mucho nos tememos que el oscurantismo del Gobierno a la hora de plantear, evaluar y decidir no es otra cosa, sino un juego para garantizarse un reparto político de los fondos que Europa nos brinda, pensando más en oportunidades electorales que en los intereses de todos los españoles. No queremos pensar que el Gobierno esté ya en estrategias y cálculos de rédito político y no en cómo buscar soluciones a la crisis que alcancen a cuantos más mejor y de la manera más eficiente. Por ello, incidimos en pedir que se ponga en marcha una institución como la Oficina Nacional de Evaluación, que pueda cumplir esa función de evaluar con criterios objetivos y despolitizados todas aquellas prioridades a cubrir con los proyectos de inversión que puedan tener acogida en la financiación de los fondos Next Generation de la Unión Europea. Para eso es necesario dotar de presupuesto suficiente y adecuado y de medios y recursos a la propia oficina.

Señorías, esta oficina espera para ponerse en marcha, al menos lo está haciendo desde mayo de 2018 con la entrada en vigor de la Ley de Contratos del Sector Público. Nunca la vamos a necesitar tanto como ahora, en un momento de ejecución de gasto público financiado con el mayor fondo obtenido por España de instancias europeas y cuando nos jugamos sentar las bases de una economía nueva y resiliente. Es hora de que la pongamos en marcha.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora a la defensa de las dos enmiendas que se han presentado. En primer lugar, por el Grupo Popular, doña Soledad Cruz-Guzmán García tiene usted la palabra.

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

Que los 140 000 millones de fondos europeos que van a llegar a nuestro país han de tener un control exhaustivo, tanto en el reparto como en la concesión y la ejecución, creo que es una cuestión en la que todos los grupos de esta comisión debemos estar de acuerdo. El documento de dos mil folios enviado a Bruselas por el Gobierno es poco concreto y no recoge los proyectos que las comunidades autónomas han enviado al Gobierno central. De las ciento cincuenta propuestas que envió el Gobierno andaluz no se sabe nada de nada. Además, se han excluido a los gobiernos locales, los que están más cerca de los ciudadanos. Eso sí dos mil folios que, sin embargo, esconden una estrategia de asfixia fiscal que dificultará sin duda alguna la salida de esta crisis, con los 80 000 millones de euros que pretende confiscarnos el Gobierno central. Nos preocupa en especial la falta de definición en materia de transporte y vivienda, áreas que han sido verdaderos motores en otras ocasiones para sacarnos de las crisis. Por eso, para evitar caer en los favoritismos y en seleccionar proyectos con otros criterios que no sean la reactivación económica y social de nuestro país, Pablo Casado propuso la creación de una autoridad independiente para la gestión y control de dichos fondos, para que quedaran fuera de los avatares presupuestarios y del calendario político electoral, que es lo único que mueve al Gobierno de Sánchez a cada paso que da. Una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 30

autoridad gestionada por un profesional independiente, de reconocido prestigio y con la misión de hacer un seguimiento pormenorizado, con indicadores claros y transparentes que aseguren el éxito de los fondos y la coordinación entre las diferentes administraciones, sin excluir a ninguna de ellas, y que vigile las convocatorias, gestión y resolución de los procedimientos de concurrencia competitiva de aquellos proyectos que fueran de competencia estatal. Transparencia es lo que exigimos. En definitiva, un ente con experiencia para poder cumplir con la gestión y justificación de los proyectos europeos. Créanme, sé bien por mis varios años de experiencia en este ámbito que es una tarea muy complicada. La Oficina Nacional de Evaluación, que se creó en 2015 con el Gobierno Popular tras la transposición de la directiva europea para alinearnos con todos los países en materia de transparencia, tiene como misión velar por la correcta aplicación de la legislación y, en particular, promover la concurrencia y combatir las ilegalidades en relación con la contratación pública. Por tanto, es un órgano competente también en cuanto a los fondos europeos, a pesar de los reales decretos que se han desarrollado en esta materia. Pero no puede asegurar la correcta ejecución de los proyectos ni analizar cuáles serán mejor o peor y, además, debe seguir respondiendo al tan necesario control que ha de hacerse de toda la gestión del Gobierno. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

Los fondos que llegan de Europa serán la gran oportunidad para España y, es por ello, que no debemos escatimar esfuerzos para que den el mejor resultado posible. El futuro de nuestro país y del bienestar de los españoles está en juego y la puesta en marcha de este ente independiente será un valor seguro para ello. Al Grupo Ciudadanos le proponemos, en vez de esta enmienda de supresión, hacerla de adición porque entendemos que estos dos entes pueden ser complementarios, ya que esta oficina no es la ideal para coordinar estas inversiones ni tiene la experiencia para saber si estos proyectos van a tener el impacto que se prevé en el documento mandado a Bruselas.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Pedro Casares Hontañón.

El señor **CASARES HONTAÑÓN**: Muchas gracias, presidenta.

Señorías, hablamos una vez más del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, lo hacemos hoy en la Comisión de Transportes de esta Cámara. Estamos hablando de un plan que constituye —y lo hemos dicho en reiteradas ocasiones— probablemente la mayor oportunidad económica de nuestra historia reciente para constituir un plan de país, un plan que nos incumbe a todos y para el que en reiteradas ocasiones hemos animado a todos los partidos políticos de esta Cámara a trabajar conjuntamente. Un plan que, como saben, tiene cuatro ejes que son muy importantes para España: la transformación digital, la transformación ecológica de nuestra economía, la cohesión social y territorial y también la igualdad de género. Cuatro ejes que tienen mucho que ver con las competencias de esta Comisión de Transportes y Vivienda y que, además, quedan reflejados en tres componentes que son fundamentales en el conjunto del plan. El primer componente es ese plan de choque para la movilidad, el segundo componente es la rehabilitación de viviendas y regeneración urbana y, el tercer componente, es el desarrollo de la estrategia de movilidad sostenible. Componentes, señorías, que constituyen las dos principales inversiones del plan de recuperación, más de 13 000 millones de euros para la estrategia de movilidad y más de 6 800 millones para las políticas de rehabilitación de viviendas. La mayor inversión en estas políticas de nuestra historia democrática.

Para todo esto, señorías, podemos trabajar conjunta y decididamente, como está haciendo el Gobierno, para que podamos ejecutar estos fondos europeos. Así, hemos aprobado, con el concurso de esta Cámara, el Real Decreto-ley 36/2020, de modernización de la administración y de la ejecución del plan, un real decreto que recoge la estructura de la ejecución del plan, de la cogobernanza y también del control y de la auditoría del plan. Un real decreto que instaura la cogobernanza entre comunidades autónomas, entre ayuntamientos, entre ministerios y también con diálogo y participación de los agentes sociales y de la propia sociedad civil. Así, crea, por ejemplo, la Comisión para la Recuperación, Transformación y Resiliencia y un comité técnico y se refuerza la Secretaría General de Fondos Europeos; en fin, muchas medidas que harán posible el desarrollo del plan y, por supuesto, también el propio control y auditoría del plan, por mucho que se empeñen en generar sombras sobre él. Un control que, en última instancia, recae en la Intervención General del Estado y en las propias instituciones comunitarias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 31

La propuesta que hoy traen a esta Cámara tanto Ciudadanos como el Partido Popular ya se ha debatido ampliamente en este Congreso. De hecho, ha sido votada en el Pleno del Congreso de los Diputados y ha sido rechazada, señorías.

Les invitamos —ese era el propósito de nuestra enmienda a esta proposición no de ley— a que trabajemos juntos para que el plan sea una realidad lo antes posible, que sea un éxito para el país, que pongamos los instrumentos y los mecanismos para que las inversiones se acometan en estos tres años y para que, además, sean un éxito, que creo que es en lo que deberíamos estar todos. España es un gran país, tiene instituciones fuertes, creamos más en nuestro país. Para todo ello, el Grupo Socialista les vuelve a tender la mano. Tenemos ante nosotros una oportunidad histórica, como he dicho al principio. Creo que merece la pena que trabajemos conjuntamente para ello. En eso están la mayor parte de los grupos parlamentarios de esta Cámara, señorías, y en eso creo que deberían estar ustedes porque este, como les decía, es un plan de país, no es un plan del Gobierno. Por eso es tan importante el concurso de todos. Por ello, les invitamos a que acepten esta enmienda transaccional porque lo importante, señorías, es que podamos desarrollar este plan con plenas garantías, como así está decidido el Gobierno de España.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): En el turno de fijación de posición tiene la palabra el Grupo Mixto, don Isidro Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señora presidenta.

He venido respaldando en los últimos meses la necesidad de que España cuente con una autoridad independiente para acometer un plan tan importante y decisivo para nuestro inmediato futuro como es el derivado de los fondos comunitarios Next Generation. Creo que la enmienda que ha planteado el Grupo Popular va en este sentido y es compatible con la propuesta realizada por Ciudadanos. Lo que no me parece compatible es la propuesta del Grupo Socialista, que reduce a la mínima expresión las intenciones de esta iniciativa parlamentaria. En todo caso, tanto si la acepta como si no, señor López-Bas, cuente con mi voto porque la voy a respaldar.

Muchas gracias.

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

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

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Gracias, presidenta.

Intervendré brevemente. Merece la pena volver la vista atrás y recordar que ahora hace un año desde que la oposición, de una manera brutal, atacase a este Gobierno diciendo que era un Gobierno ilegítimo, que era un Gobierno ilegal, y eso era lo más suave que se decía. En esos momentos este Gobierno, en la Unión Europea y ante el resto de países de la Unión Europea, trabajaba intensamente para intentar conseguir un cambio en las políticas europeas, un cambio que se concretara en ayudas a los países para salir de la crisis social y económica generada por el COVID-19. Creo que es importante recordarlo porque, posteriormente, cuando se llevó la propuesta sobre los fondos europeos al Pleno del Congreso, hubo obstáculos durante las negociaciones por parte de algunos partidos de la oposición y, concretamente, el Partido Popular llegó incluso a oponerse. Me parece muy grave lo que ha ocurrido en el último año en nuestro país. Si somos de memoria corta, ahora parece que lo único que nos importa es si los bares se abren o no se abren, pero no nos importa tanto el trabajo que ha desarrollado este Gobierno para conseguir esos fondos europeos. Además, produce una enorme satisfacción saber que esos fondos europeos van a ser destinados a un cambio de modelo que impulse la transición ecológica y la lucha contra el cambio climático y apoye la digitalización. Todo ello es una buena noticia. Creo que es de justicia, cuando hablamos de todo esto, reconocer el trabajo que este Gobierno ha hecho para conseguir esos fondos. Me parece que es de justicia hacerlo, sobre todo teniendo en cuenta en qué condiciones se ha hecho, condiciones, como he dicho, que no tienen parangón en la historia de nuestra democracia, con una obstaculización permanente en Europa del trabajo del Gobierno por parte de algún partido de la oposición. Es importante recordarlo.

Dicho esto, somos favorables a que haya el máximo control de la utilización de estos fondos y que, sin duda, sea un control exhaustivo. Estamos absolutamente de acuerdo con ello, pero pensamos que ya se han establecido los mecanismos para que ese control se produzca. En este sentido, consideramos interesante la propuesta de Ciudadanos, pero no la vamos a apoyar porque entendemos que es reiterativa sobre los mecanismos que ya hay establecidos.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 32

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias.
Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra doña Cristina Esteban Calonje.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias.

España se encuentra en una encrucijada. Por un lado, debe cumplir con todos los requisitos necesarios para la captación de los fondos europeos para la recuperación y con el adecuado fin de estos fondos para una inversión productiva, que genere valor a la economía española a largo plazo, y, por otro lado, el Gobierno pretende subir los impuestos en 80 000 millones de euros, drenando la capacidad adquisitiva a las familias y la capacidad de inversión al conjunto de empresas y autónomos españoles, incluso a aquellas que no van a recibir ningún recurso de los fondos europeos. Las pequeñas empresas y microempresas, el mayor tejido productivo del país, no van ni a oler la ingente cantidad de recursos, algo de lo que VOX está muy pendiente y preocupado, ya que son los generadores de empleo y valor de la economía. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

La única solución válida es impulsar la oferta mediante la adecuada distribución de las ayudas al tejido productivo, al mismo tiempo que se reduce el esfuerzo fiscal como método de impulso a la demanda. La propuesta de Ciudadanos va por el camino de seguir aumentando la megaestructura administrativa del Estado, dotándolo de mayores fondos detraídos de las familias y empresas españolas, ya ahogadas por el nivel de impuestos que soportan y que están a la espera de una oleada de aumento de impuestos y de creación de figuras tributarias. El uso eficiente de los recursos públicos comienza por la adecuada utilización de los recursos existentes para llevar a cabo labores que, de hecho, le son encomendadas y no rellenar estructuras vacías. Como ya ha propuesto VOX, es necesario elaborar una evaluación del gasto público y, concretamente, de los fondos europeos. Ya lo dijo nuestro portavoz Iván Espinosa el pasado 25 de febrero contestando a la enmienda de totalidad de Ciudadanos a los fondos europeos: Las decisiones de la Comisión para la Recuperación y Resiliencia deberán incluir el informe de los representantes de la AIReF, del Banco de España y del Tribunal de Cuentas como aval de rigor.

La intención de la proposición no de ley es buena y, por eso, nos vamos a abstener. Si bien, no la podemos apoyar por el ansia de gasto público financiado con impuestos que comporta a los partidos socialdemócratas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor López-Bas, tiene la palabra para posicionarse sobre las enmiendas presentadas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Presidente, en cuanto a la enmienda del Grupo Popular, si es un punto adicional, un punto quinto, de los cuatro que contiene el texto original, la aceptaríamos sin ningún problema.

En cuanto a la del Grupo Socialista, basándome en una conversación previa que hemos tenido, si se refiere a una modificación o sustitución del punto tercero, la admitiríamos, pero no si lo que pretende es modificar la totalidad de los puntos de la resolución.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Casares.

El señor **CASARES ONTAÑÓN**: Señor presidente, el propósito es modificar la resolución al completo.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto no la aceptarían. Entonces estamos a la espera de que presenten una transaccional.

— **SOBRE EL IMPULSO DE LA COLABORACIÓN DEL GOBIERNO CON LOS AYUNTAMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA AGENDA URBANA ESPAÑOLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002429).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 8, sobre el impulso de la colaboración del Gobierno con los ayuntamientos para la implementación de la Agenda Urbana Española, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra doña Eva Bravo Barco.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 33

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista persigue dos objetivos con la presentación de esta PNL. El primero, debatir en sede parlamentaria sobre la Agenda Urbana Española, que es también debatir sobre la Agenda 2030 y sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Esta es una materia, a nuestro entender, de la máxima relevancia que merece ser abordada en el Congreso de los Diputados. De su importancia estratégica da testimonio que el propio Ministerio de Fomento haya cambiado su nombre para que la Agenda Urbana Española sea parte de la nueva denominación. El segundo objetivo es reafirmar el compromiso de todas las administraciones públicas en su implementación, haciendo especial hincapié en el imprescindible papel de los ayuntamientos.

En política democrática es saludable el debate sobre el disenso. Si todos pensáramos lo mismo, si todos tuviéramos la misma escala de valores y de prioridades y el debate político se ciñera a alabar nuestras coincidencias, no estaríamos en una verdadera democracia. Pero en una sociedad democrática no todo puede ser disenso, también deben existir algunas materias transversales en las que las diversas fuerzas políticas tengan líneas de consenso. La Agenda Urbana Española, señorías, como estrategia encaminada a la sostenibilidad de las ciudades y de los pueblos debe ser uno de estos ejes en el arco parlamentario y en el conjunto de las administraciones públicas para que actúen de manera coordinada en la búsqueda de objetivos comunes. Además, el undécimo objetivo de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, aprobada en septiembre de 2015 en el marco de Naciones Unidas, y a la que España como país adherido se comprometió, exhorta a la comunidad internacional a conseguir unas ciudades más sostenibles, inclusivas, seguras y resilientes.

El Consejo de Ministros aprobó el 22 de febrero de 2019 un documento estratégico, sin carácter normativo, para iniciar el proceso de implementación de la Agenda Urbana Española en colaboración con todos los agentes económicos y sociales, así como con todas las administraciones públicas. Este documento estratégico recoge las palancas que determinarán un mayor bienestar de nuestras ciudades y de nuestros pueblos, ligadas a vectores como la movilidad, la rehabilitación, la regeneración urbana, el acceso a una vivienda asequible y a una economía urbana en permanente transición hacia la sostenibilidad, la descarbonización y la eficiencia energética. Sus principales objetivos son: ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo; evitar la dispersión urbana; garantizar el acceso a la vivienda; prevenir y reducir los efectos del cambio climático; hacer una gestión sostenible de los recursos; implementar la economía circular; favorecer la proximidad y la movilidad sostenible; fomentar la cohesión social y buscar la equidad; impulsar y favorecer la economía urbana; liderar y fomentar la innovación digital, y, finalmente, mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza. Es evidente que la implementación de una agenda con este nivel de ambición solo se puede realizar a través de la cogobernanza entre todas las administraciones, especialmente a través del apoyo a la Administración municipal.

Es un objetivo de país con el que nos hemos comprometido internacionalmente y con el que todas las administraciones, con independencia de su color político, también deben estar comprometidas. Por esa razón nuestra proposición no de ley exhorta al Gobierno a realizar inversiones con cargo a los fondos europeos siguiendo una estrategia que implique principalmente a los ayuntamientos. El Gobierno ya ha venido realizando esta tarea y tiene presupuesto para el año 2021, así como la voluntad política de impulsarla. De hecho, esta voluntad política se plasmó en la firma con la FEMP del convenio de colaboración en julio de 2020 y con la firma desde entonces de numerosos protocolos con ayuntamientos para que desarrollaran proyectos piloto con planes de acción local que ejemplificaran la metodología y la acción para que su finalidad fuera que otras entidades locales los pudieran hacer propios. Todo ello con el objetivo de que sea un elemento multiplicador en la puesta en marcha de la Agenda Urbana Española y contando en todo momento con el asesoramiento del ministerio.

Desde que se suscribió el convenio con la FEMP el Gobierno ha anunciado la firma de numerosos protocolos de actuación para la elaboración de los planes de acción local de la Agenda Urbana Española con distintos ayuntamientos como el de A Coruña, Murcia, Logroño, Pamplona, Barcelona, Valencia, Algeciras, Salamanca, Menorca, etcétera. El Grupo Parlamentario Socialista exhorta al Gobierno a continuar por este camino y a cerrar protocolos de actuación en los meses venideros con otros entes locales, así como también dialogar para la implementación de la Agenda Urbana Española con el tercer sector, con los agentes sociales y económicos y con todos aquellos que quieran contribuir a conseguir unas ciudades más sostenibles. Todos los actores que participan de este esfuerzo son conscientes de que para lograr el objetivo de hacer avanzar la Agenda Urbana Española es absolutamente necesaria la lealtad entre todas las administraciones y también de que de todas ellas la que juega un papel más relevante es la de los ayuntamientos a los que el Gobierno y el resto de administraciones públicas deben prestar todo su apoyo en la consecución de este objetivo de país.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 34

Esta es la finalidad principal de la proposición no de ley que sometemos a la consideración de esta Comisión.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Ana Zurita Expósito.

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

Quiero felicitar a la portavoz del Grupo Socialista porque creo que hoy es su cumpleaños. La felicito.

Sobre la proposición no de ley tengo que decir que nos ha asombrado muchísimo porque está hablando de unos compromisos con el medio ambiente, con los municipios, con el desarrollo de la Agenda 2030, con la Agenda Urbana Española, con ciudades sostenibles y resilientes, etcétera. Todo es muy bonito y el Grupo Popular por supuesto está de acuerdo con todos esos preceptos, pero me gustaría bajar un poco a la realidad y les pediría por favor coherencia, porque ustedes tienen un discurso grandilocuente con el tema de los fondos de reconstrucción: España puede; Diez políticas palanca; Treinta ejes de desarrollo; no sé cuántas medidas por debajo de cada eje, y luego esto se traduce en repartir veinte millones entre municipios, en un acuerdo que se ha hecho con la Fecam. No se especifican criterios de reparto ni nada. Es un discurso —digamos— poético —entre comillas—, porque son proyectos piloto. En paralelo a esta PNL ustedes tienen un discurso mediático de siete mil millones de euros para rehabilitación, edificación, barrios sostenibles, Agenda Urbana Española, etcétera.

Nosotros hemos registrado aproximadamente una docena de preguntas por cada uno de los puntos que ustedes venden en su propaganda para saber cómo va a ser la viabilidad para el desarrollo de esos fondos de recuperación en barrios obsoletos, en cascos históricos sostenibles, en infraviviendas, en barrios accesibles. Preguntamos, repito, por la viabilidad de todo eso y por su procedimiento. No hemos obtenido respuesta. Por lo menos podrían habernos contado lo de este convenio, pero no nos han respondido a nada. Me parece que este es un reparto bastante cicatero. ¿Cómo se van a distribuir esos veinte millones? Pero lo que de verdad queremos saber es cómo se van a distribuir esos siete mil millones que ustedes no paran de anunciar para rehabilitación y para vivienda en desarrollo de la Agenda Urbana Española.

Nosotros no vamos a dar cheques en blanco. Desde el principio, cuando se empezó a hablar de los fondos europeos pedimos la creación de una autoridad independiente que pudiera fiscalizar, y también queremos que se fiscalicen esos siete mil millones que van a rehabilitación, que nos den una planificación y un marco financiero plurianual. Por supuesto, deben tener altura de miras. No se trata ahora de hacer convenios con este ayuntamiento que me lo pide para que haga un proyecto piloto y que los demás lo copien. No, pongan ustedes las bases y digan cómo quieren gastar esos siete mil millones de euros, que para eso creo que Europa los ha puesto. No queremos es clientelismo, queremos que los fondos europeos lleguen a nuestros ayuntamientos de manera objetiva. Por eso queremos que estas inversiones en el marco de la Agenda urbana y rural supongan una dotación del 14,56% de los fondos europeos, que es lo que correspondería como financiación estatal para dotar a todas las entidades locales de los recursos necesarios para compensar todo lo que han sufrido con la crisis del COVID. También queremos dos fondos adicionales: uno de reconstrucción local, con cuatro mil millones de euros, y otro fondo específico para transportes de nuestros ayuntamientos de mil millones de euros, porque es lo que se merecen ya que han sufrido solos la gestión de la pandemia porque el Gobierno los ha abandonado. Si quieren hacer concursos de proyectos piloto los hacen, pero el reparto hay que hacerlo con criterios objetivos; además, debe hacerse en la conferencia sectorial de vivienda, no como ustedes quieren.

Ese es el sentido de nuestra enmienda.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Desde la Mesa hago extensiva la felicitación a la señora Bravo por su cumpleaños.

Pasamos al turno de fijación de posiciones.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor López-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 35

Intervendré muy brevemente. Nosotros vamos a votar sí a esta proposición, porque entendemos que uno de los pilares fundamentales sobre los que se tiene que apoyar precisamente la gestión de los fondos de resiliencia y recuperación es la colaboración entre las administraciones. Pero no puedo dejar de pensar en que hace unos momentos han rechazado ustedes una proposición de este grupo que iba en la línea de establecer qué criterios objetivos, qué sistemas, qué métodos íbamos a utilizar para gestionar esos fondos. Vamos a votar sí porque creemos en ello, porque si ustedes hubieran aprobado esa proposición no de ley sería posible someter a esos criterios, análisis y evaluaciones todas estas inversiones. Pero lo que nos sorprende, y lo hemos criticado antes, es que el Grupo Parlamentario Socialista en esta Comisión nos está dejando píldoras y no sabemos si son propuestas que hacen ustedes o son anuncios de lo que el Gobierno va a hacer y que desgraciadamente no hemos podido conocer por los cauces transparentes y accesibles que deberíamos tener para saber exactamente qué es lo que piensa hacer el Gobierno con esos fondos, porque actualmente todavía no lo sabemos.

Reitero que vamos a votar sí porque creemos que es una buena medida, pero nos hubiera gustado que hubiera venido reflejada de verdad en un plan de gestión con unas autoridades que hubieran podido examinar *ex ante* y *ex post* la viabilidad, el rédito económico y social de esas inversiones y que hubieran podido establecer unas prioridades. Hasta ahí puedo llegar, porque nos hubiera gustado haber tenido esa oportunidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Desde mediados de los años setenta ha existido un modelo urbano con el que se produjeron aceleradas y profundas transformaciones espaciales, sociales, culturales que dieron cuenta de un nuevo tipo de organización territorial del poder económico, el orden neoliberal. Esta forma de concebir la realidad y, por tanto, la organización urbana, basada en las reglas de un mercado desregulado y transnacional, la acumulación de capitales, la priorización de beneficios financieros, ha tenido como consecuencia un modelo urbano que ha expulsado a muchas vecinas y a muchos vecinos de sus barrios, ha destruido los modelos de negocio tradicionales, ha gentrificado los barrios y ha construido un modelo de gestión territorial insostenible, tanto a nivel de movilidad como económico y social, que ha llegado a poner en peligro nuestro estado de bienestar. Para poner la vida de los y las ciudadanas en el centro es necesaria una transformación de los modelos urbanos que se han creado en estas últimas décadas bajo la égida neoliberal.

Es necesario un marco que haga un uso racional del suelo, que impulse la reducción de los efectos del cambio climático, que practique un modelo de movilidad sostenible y asequible para la ciudadanía, que busque cohesión social, reduzca la desigualdades entre los diversos sectores y territorios urbanos y que garantice el acceso generalizado a la vivienda digna e impulse la innovación digital. Para tales objetivos existe el mecanismo de la Agenda Urbana Española, una hoja de ruta estratégica de conformidad con las grandes agendas de desarrollo urbano, como la propuesta por la Agenda 2030, la nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas y la Agenda Urbana para la Unión Europea. Estas agendas estratégicas, diseñadas por los grandes organismos internacionales, tienen que ser articuladas con la visión más cercana de la gestión urbana, que es la que realizan las entidades municipales y los organismos de las comunidades autónomas, ya que dichos organismos, debido a su cercanía con los territorios, con la gente serán los más cualificados para implementar en cada caso los planes de acción necesarios y concretos, particulares, para cada zona urbana según sus necesidades. Nos parece esencial que la Agenda Urbana Española haya firmado el citado convenio de colaboración con la Federación de Municipios para que así se asegure la gobernanza y una mayor eficacia y eficiencia en la implementación de los planes urbanos diseñados.

Por tanto, para la mejor implementación de los planes de acción local financiados con los fondos europeos, y desde la perspectiva de la Agenda Urbana Española, creemos muy necesaria, de hecho indispensable, la colaboración con las entidades locales.

Nuestro voto va a ser favorable.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Juan Carlos Segura.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 36

El señor **SEGURA JUST**: Gracias, señor presidente.

La presente proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, sobre el impulso de la colaboración del Gobierno con los ayuntamientos para la implantación de la Agenda Urbana Española, pretende canalizar una gran parte de los fondos europeos para que se destinen a los ayuntamientos mayoritariamente controlados por ellos, por los socialistas, utilizando la pantalla, mejor dicho, la excusa de la mencionada Agenda Urbana Española que está encuadrada dentro del marco de la Agenda 2030. La Agenda 2030 es un plan mundialista que desprecia la realidad social, convirtiéndose en un documento ideológico diseñado para favorecer a las ideologías progresistas que buscan una hegemonía cultural del neomarxismo. Por ello utilizan, como hace el Grupo Socialista en esta PNL un lenguaje políticamente correcto, humanitario, ecologista, inclusivo y sostenible que enmascara un secuestro de la libertad política colectiva porque anula el debate político discrepante al no dar cabida a opciones contradictorias con el plan trazado. Es así como se nos pretende imponer una supuesta obligación cívica de defender activamente las posiciones progresistas, porque, de lo contrario, el que tenga una opinión discrepante o ponga en duda las tesis del globalismo erosiona la legitimidad, ataca al pluralismo y es contrario a las instituciones democráticas. La Agenda 2030, y su derivada la Agenda Urbana Española, aboga por asegurar el progreso social y económico sostenible y fortalecer la paz dentro de un concepto más amplio de libertad. ¿Pero alguien podría explicar cómo se amplía la libertad de los españoles en la Agenda 2030?

Esta PNL pretende canalizar los fondos europeos para que se distribuyan entre los ayuntamientos españoles, pero no se nos dice a qué dedicarán los ayuntamientos estos fondos. En VOX tenemos el convencimiento de que en su mayor parte irán a sufragar la deuda de estos ayuntamientos, generada por el exceso, a veces obsceno, de personal no funcionario contratado y por las subvenciones a asociaciones y entidades de amiguetes del alcalde o del partido que gobierna el ayuntamiento. VOX es un partido político cuya misión fundamental es favorecer al pueblo español, especialmente a los más necesitados, y hemos comprobado que cualquier tipo de fondos nacionales o europeos que se canalizan a través de las instituciones controladas por políticos, como si se tratase de un carro de paja que la va perdiendo por el camino, finalmente los supuestos beneficiarios de esas ayudas, que son los desempleados, los afectados por ERE o ERTE, los pensionistas, los trabajadores autónomos, etcétera, solo recibirán una parte residual de estos fondos. Por ello, VOX es partidario de que estas ayudas europeas vayan directamente destinadas a las personas que las necesitan y no a ayuntamientos que las van a utilizar para pagar sus deudas, los sueldos de sus amigos y el despilfarro al que nos tienen acostumbrados, especialmente los socialistas, que son los que promueven esta proposición no de ley que pretende, en definitiva, el control de estos fondos europeos.

Señor presidente, me gusta hacer yo mismo mi agenda, no me gusta que me la hagan y en VOX no nos gusta que nos marquen ningún tipo de agenda, porque nuestra agenda se llama España. Por tanto, manifiesto que vamos a votar en contra de esta PNL por los argumentos expresados.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora Bravo para aceptar o rechazar la enmienda presentada.

La señora **BRAVO BARCO**: No la vamos a aceptar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— RELATIVA A FACILITAR LA MOVILIDAD ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL EN LA PROVINCIA DE CÁCERES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002502).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley, relativa a facilitar la movilidad entre España y Portugal en la provincia de Cáceres, presentada por el Grupo Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Ramos.

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

Como he dicho en otras ocasiones aquí, creo que los diputados tenemos la obligación de representar a todo el territorio, pero también es importante que los ciudadanos de nuestra provincia se sientan representados. Hoy voy a defender una iniciativa que para nosotros es muy importante, porque si nos fijamos en las provincias de España que tienen más problemas demográficos, más problemas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 37

despoblación, veremos que muchas de ellas coinciden con la frontera con Portugal. Es un fenómeno que no se produce en zonas que hacen frontera con Francia, que dan al Atlántico o al Mediterráneo. Incluso una vez que desaparecieron las fronteras en Europa hay algunas que siguen existiendo. Es el caso de la localidad cacereña de Cedillo, que se encuentra únicamente a 14 kilómetros de la pedanía portuguesa de Montalvao, en la Cámara de Nisa. A ella se puede acceder por una presa donde confluyen los ríos Tajo y Sever. Esta infraestructura, que pertenece al Estado español, es explotada actualmente por Iberdrola, pero los vecinos de los dos lados de la raya solo pueden moverse entre las dos poblaciones, que están a 14 kilómetros, cruzando la frontera y pasando por encima de la presa los fines de semana de diez de la mañana a diez de la noche. En los días de diario, para hacer ese recorrido de 14 kilómetros tiene que recorrer en coche 100 kilómetros, una hora y media. Creemos que es una situación que no se puede permitir a estas alturas, en una Europa en la que las fronteras hace mucho tiempo que desaparecieron.

Los extremeños, y nuestros hermanos portugueses, tenemos muy claro desde hace mucho tiempo que la única forma para mejorar, para crecer económicamente y para desarrollarnos es que tengamos la capacidad de colaborar, pero es muy complicado que podamos hacerlo si tenemos por medio una frontera que no podemos cruzar. Por eso es imprescindible que los vecinos de los dos lados de la frontera puedan circular sin problemas, de forma permanente y no solo los dos días de la semana como lo hacen actualmente. En la Europa de hoy podríamos calificar esta situación como surrealista. Ante eso, ha habido denuncias en la Comisión Europea y ante el Defensor del Pueblo.

Hace algunos años estuvo a punto de resolverse esto. La Diputación de Cáceres redactó el proyecto de un puente, que contaba con fondos europeos, para salvar definitivamente esa frontera. Pero entonces llegó el Partido Popular al Gobierno de la Diputación de Cáceres. Renunció a los fondos europeos, renunció al proyecto y lo hizo por un simple motivo: sectarismo político. No entendían, y siguen sin entenderlo, por qué los vecinos de Cedillo en una elección tras otra daban mayoritariamente su apoyo al PSOE. Por simple revanchismo, la Diputación de Cáceres, gobernada entonces por el Partido Popular, renunció a los fondos, repito, y a eliminar esa frontera.

Hoy traemos aquí una iniciativa que esperamos que se apoye unánimemente, porque es de justicia. Pedimos al Gobierno que emprenda las acciones necesarias para que, con la colaboración de todas las administraciones interesadas, españolas y portuguesas, se pueda construir ese puente lo antes posible. Sabemos que los hermanos y amigos portugueses están en ello, sabemos que el presidente portugués está en ello, sabemos que el Gobierno de España está dispuesto a que podamos impulsarlo. Mientras tanto, lo que pedimos es que se hagan las gestiones necesarias para que se pueda transitar por esa presa y conectar las dos zonas de la raya en el menor tiempo posible para que no solo lo puedan hacer los fines de semana, sino durante toda la semana.

Como he dicho, creo que es de justicia. En nuestro país, en el siglo XXI no nos podemos permitir tener una frontera que separa territorios e impide el desarrollo de Extremadura y del Alentejo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor López-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Evidentemente, vamos a votar a favor, pero le tengo que decir que esta es de esas propuestas que le dejan a uno ojiplático, porque si no recuerdo mal son ustedes Gobierno, y al ser el grupo parlamentario del Gobierno, con ese contacto directo que tienen con Moncloa supongo que podrían hacer algo más que traer una proposición no de ley a esta Comisión para asegurar el Espacio Único Europeo y el derecho a la libertad de movimiento de todos los europeos, en este caso entre España y Portugal. Por supuesto, si de lo que se trata es de que apoyemos la construcción de un puente, nos parece perfecto y mi grupo votará a favor de que se genere una vía de paso entre dos países en Europa para beneficio de los ciudadanos que residen a ambos lados de la frontera, pero le vuelvo a repetir que para eso tenemos un Gobierno que ya debería haber tomado las medidas necesarias en ese aspecto sin que se lo diga esta Comisión.

Si de lo que me está hablando es de una empresa privada que tiene la concesión o la gestión de una infraestructura estatal y que parece ser que por algún motivo impide el paso de personas y se nos pide que digamos al Gobierno que tome las medidas necesarias para que eso sea posible, me hubiera gustado que nos hubiera manifestado realmente qué es lo que le ha dicho Iberdrola al Gobierno para no permitir el paso de personas y qué es lo que nos piden que el Gobierno le diga a esta empresa para que se pueda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 38

permitir el paso de personas. Supongo que es una de estas PNL que se tienen que poner en último momento para rellenar el orden del día. Nos parece muy importante que esto se haga, pero no alcanzamos a entender cuál es el motivo real de que se traiga a debate en esta Comisión.

En todo caso, evidentemente, nuestro voto será positivo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra don Rafael Mayoral.

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

En primer lugar, creo que es necesario fortalecer todos los lazos que nos unen con Portugal. Quizá durante demasiado tiempo nuestro país ha estado de espaldas a Portugal y creo que es necesario que se tomen todas las acciones posibles para poder seguir profundizando en la cooperación entre ambos países. Además, como se ha dicho anteriormente, afecta a la relación que existe entre el Alentejo y Extremadura.

Hay algo que creo que no debemos dejar pasar por alto en esta cuestión. Agradezco mucho que en la propia proposición no de ley venga reflejado el nombre de la empresa que impide a los ciudadanos hacer uso de una infraestructura que han pagado ellos, que es Iberdrola. Iberdrola hoy es un obstáculo para que los ciudadanos se puedan mover libremente de un país a otro a través de una infraestructura que hemos construido entre todos y todas, máxime cuando Iberdrola es una empresa que tiene abiertos expedientes por manipulación de precios utilizando, entre otras cosas, las presas; es decir, por la actividad antisocial de esta empresa que, en primer lugar, hay que poner en el vértice. Creo que es bueno que esta Cámara se pronuncie para que no haya mensajes inequívocos, sino que se vea que existe una defensa de la soberanía y que no se puede consentir la actuación de una empresa de estas características.

En cualquier caso, estamos a favor de que se realice la infraestructura planteada en la proposición no de ley, ese puente que salve el problema. Creemos que hay que torcer la mano a Iberdrola, sin lugar a dudas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra doña Magdalena Nevado del Campo.

La señora **NEVADO DEL CAMPO**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señor Ramos. En el Partido Socialista, partido que gobierna esta nación, partido que ha estado gobernando prácticamente durante toda la democracia mi región, Extremadura, están absolutamente a favor de unir la comarca de Valencia de Alcántara con el Alentejo portugués pero, desde luego, lo que no nos podíamos imaginar era que usted trajera esta propuesta a esta Cámara. Se le olvida un detalle a su partido, al partido de Gobierno, como siempre, que es el detalle de la Constitución española. Si me permite un consejo, aquí hay un par de artículos, el 148 y el 149, que le van a explicar a usted cuáles son las competencias estatales y las competencias autonómicas. De todas formas, como ustedes a veces se acuerdan de que existe la Constitución española y otras veces no, le voy a comentar que ya ha habido algún grupo parlamentario que hizo una propuesta similar en su día y el Gobierno del Partido Socialista respondió que esto no era competencia del Gobierno —lo tiene aquí (**muestra una fotocopia**), si quiere, después se lo enseñó—, que ni la carretera EX-374 ni la EX-375 eran competencia en aquel momento del Ministerio de Fomento —ahora ya es Transportes y Movilidad— ni tampoco la presa que pertenece a Iberdrola y también su construcción.

Tengo que decirle al respecto que, efectivamente, se recibieron unos fondos, los Fondos Interreg de la Unión Europea, con 4 millones de euros, para acometer esa obra y unir nuestra comarca de Valencia de Alcántara con el Alentejo y ustedes no realizaron esa obra; el Partido Popular tampoco, pero deberían ser ustedes quienes diesen las explicaciones pertinentes. Esos fondos se piden en la legislatura de 2008 a 2011, pero insisto en que ustedes llevan gobernando en nuestra región toda la democracia excepto cuatro años, efectivamente, del Partido Popular.

Como no podía ser de otra manera, a pesar de que es un disparate porque no es el foro para presentar esta iniciativa, porque si no, créame que ya la habría presentado yo, que soy de las que los domingos cruzan ese puente y vuelvo corriendo antes de que me cierren, no nos vamos a negar bajo ningún concepto a que ustedes adopten cuantas iniciativas sean pertinentes para ponernos de acuerdo, de una vez, todas las instituciones o para convencer a Iberdrola, que no sé por qué no lo están haciendo, no sé

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 39

por qué no están agilizando la construcción de este puente. Pero le voy a dar un consejito: si consiguen ustedes al final realizar este puente, háganlo con algunas curvitas, no vaya a ser que su socio de Gobierno les diga que no está hecho con la suficiente perspectiva de género.

Buenas tardes. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, don Andrés Lorite, tiene usted la palabra.

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

Señor Ramos, qué curioso que la primera iniciativa que presenta usted en esta legislatura sobre su provincia, sobre Cáceres, no sea sobre una infraestructura de envergadura como podía ser la autovía entre Cáceres y Badajoz o también podía haber aprovechado usted la oportunidad para traer una iniciativa para pedir la construcción de un aeródromo en Cáceres o la reposición del Tren Lusitania, que también transita entre España y Portugal, o la construcción en la actual N-521 de una autovía que también transite entre Extremadura y Portugal. Pero yo sé que usted tiene una magnífica relación con el secretario general de los socialistas cacereños y posiblemente por eso tenía que traer usted hoy esta iniciativa para hablar del puente de Morales, un puente que, de hacerse, conectará dos municipios: uno de mil habitantes y otro de seiscientos en Portugal. No obstante, es importante conectar ese entorno rural, es importante conectar esas dos comarcas a los lados del río Sever. Pero si es importante ese paso fronterizo, yo le tengo que decir que en su iniciativa, en sus términos, es absolutamente inconexo el punto primero con el punto segundo. Y es que en el punto segundo insta usted al Gobierno de España a que haga las negociaciones oportunas con Iberdrola para que los ciudadanos puedan hacer uso de la presa para pasar de un lado a otro sin esas cortedades horarias que hay hoy por hoy. Pues si eso se hace y se consigue, ¿para qué hace falta el puente, señor Ramos? Si se garantiza el paso entre un extremo y otro a través de la presa, ¿para qué queremos duplicar la inversión y hacer un puente?

Ha hecho referencia usted a la Diputación de Cáceres gobernada por el Partido Popular que, efectivamente, tuvo que renunciar a esos fondos porque había 4 millones de la Unión Europea para un proyecto que costaba en torno a 30 millones y usted reconoce que la Administración local en ese momento no estaba para hacer una inversión de estas características, por cuanto que ahora se lo pide al Gobierno de España, a una Administración superior. También le recuerdo, señor Ramos, que la Administración portuguesa en aquel momento tampoco tenía fondos para afrontar esta inversión y eso es lo que pasó en una coyuntura de crisis económica entre los años 2011 y 2015. Pero, además, le recuerdo que hace veintiséis años que se sufre esta situación, de los cuales, en la Diputación de Cáceres, han gobernado ustedes veintidós y el Partido Popular únicamente cuatro. Por tanto, y por la incoherencia que supone el primer punto del acuerdo con respecto al segundo, nos vamos a abstener.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Terminado el debate de las nueve proposiciones no de ley, vamos a pasar a la votación. No sé si tienen ustedes constancia de que estén todos los miembros de sus grupos. El Grupo Plural no está, el Grupo Vasco no está y el Grupo Euskal Herria tampoco está, son los tres grupos que están ausentes hoy, que les correspondía un miembro por cada grupo; por tanto, son 34 diputados los asistentes. Vamos a pasar a la votación. Dado que esta Presidencia no conoce el sistema de votación electrónica, podemos proceder a la votación a mano alzada porque esta sala siempre da problemas en ese sentido. Vamos a hacerlo a mano alzada como estamos haciendo en las otras salas.

Comenzamos por la proposición no de ley número uno, relativa a impulsar la creación de una estación ferroviaria de mercancías en el polígono industrial de San Cibrao de las Viñas. La votamos con la transaccional aportada, que creo que la tienen todos ustedes.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 16; abstenciones, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. **(Aplausos)**.

Proposición no de ley número dos, relativa a impulsar la publicación de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, que vamos a votar en sus términos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 389

10 de mayo de 2021

Pág. 40

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 23; en contra, 9; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número tres sobre la recuperación del «Tren madrugador» de Zamora a Madrid, que votamos con la enmienda presentada por VOX.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número cuatro sobre la construcción y puesta en marcha de los intercambiadores de la línea R8 de rodalíes en Cataluña, en Hospital General y en Volpelleres, así como un intercambiador entre las líneas R8 y R4 en Barberà del Vallès. La vamos a votar en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 29; abstenciones, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número cinco relativa a mejorar el mercado inmobiliario español. Se va a votar en los términos de la transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 15; en contra, 18; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número seis por la que se insta al Gobierno al cumplimiento, en todos sus términos, del convenio entre ADIF, Renfe y la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Sociedad Gijón al Norte, para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, publicado en el Boletín Oficial del Estado del 24 de mayo de 2019. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 16; en contra, 13; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número siete sobre la necesidad de evaluación de las inversiones en transportes y vivienda del programa de inversiones Next Generation de la Unión Europea. Se vota con la transaccional presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 11; en contra, 17; abstenciones, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre el impulso de la colaboración del Gobierno con los ayuntamientos para la implementación de la Agenda Urbana Española. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 19; en contra, 5; abstenciones, 9.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número nueve, relativa a facilitar la movilidad entre España y Portugal en la provincia de Cáceres. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 18; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Queda concluida la sesión de hoy.

Les ruego a los portavoces y a los miembros de la Mesa que permanezcan aquí para hablar sobre la próxima reunión. Muchas gracias.

Eran las siete y veinte minutos de la tarde.