



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 429

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 17

celebrada el martes 15 de junio de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Previsiones acerca de repercutir a las compañías aéreas los costes de las medidas sanitarias en los que incurra AENA para evitar la propagación del COVID-19 en los recintos aeroportuarios a través de un aumento de las tasas aeroportuarias 7
Autor: Lorite Lorite, Andrés (GP)
BOCG, serie D, número 207, de 22 de enero de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000644).
- Medidas previstas para garantizar el cumplimiento de la resolución de 28 de noviembre de 2003, de la subsecretaría, por la que se dispone la publicación del acuerdo de Consejo de Ministros de 21 de noviembre de 2003, por el que se declaran obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las Illes Balears 8
Autor: Rosique i Saltor, Marta (GR)
BOCG, serie D, número 240, de 16 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000833).
- Certeza de que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) emitió un informe decisivo para la adopción por parte del Gobierno del «Acuerdo por el que se autoriza al Consejo Gestor del Fondo de apoyo a la solvencia de empresas estratégicas la aprobación de la operación de apoyo público temporal solicitada por Plus Ultra Líneas Aéreas, S.A.» 9
Autor: De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
BOCG, serie D, número 259, de 20 de abril de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000927).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 2

- Medidas previstas para mejorar la accesibilidad y evitar los perjuicios que pueden afectar a la imagen turística de la isla por el estado de las obras paralizadas en la fachada principal de aeropuerto de Eivissa 10
Autor: Jerez Juan, Miguel Ángel (GP)
(Número de expediente 181/001108).
- Estudio de medidas alternativas al establecimiento del impuesto sobre el uso del transporte aéreo para conseguir los mismos fines 12
Autor:
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Segura Just, Juan Carlos (GVOX)
(Número de expediente 181/001114).
- Motivos de la demora de 19 minutos del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C-1 Gandía-Valencia Nord con hora programada de salida a las 12:25 horas el 22/01/2021 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034227) 13
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000843).
- Motivo de la supresión el 25/01/2021 del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C-2 Valencia Nord-Xàtiva con salida programada con destino Xàtiva a las 18:08 horas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034228) 15
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000844).
- Motivo de la supresión el 25/01/2021 del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C-6 entre Castellón y Valencia Nord con salida programada a las 18:00 horas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034229) 16
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000845).
- Motivo de la supresión el 25/01/2021 del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C-1 Gandía-Valencia Nord con salida a las 14:25 horas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034230) 17
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000846).
- Motivo de la supresión del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C-1 Gandía-Valencia Nord con salida programada a las 15:26 horas del 25/01/2021 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034231) 19
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000847).
- Motivo de la supresión del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C-1 entre Gandía y Valencia Nord con salida programada a las 13:55 horas del 25/01/2021 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034232) 20

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 3

- Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000848).
- Motivo de la supresión el 25/01/2021 del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C-2 Valencia Nord-Xàtiva con salida programada con destino Xàtiva a las 15:05 horas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034233) 21
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000849).
- Motivo de la supresión del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C-6 entre Castellón y Valencia Nord con salida programada a las 17:00 horas del 25/01/2021 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034234) 22
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000850).
- Motivo de la supresión del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C-1 Valencia Nord-Gandía con salida programada a las 19:26 horas del 25/01/2021 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034235) 22
Autor: Gamazo Micó, Óscar (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000851).
- Iniciativas que ha puesto en marcha el Gobierno para fomentar el alquiler social de viviendas 24
Autor: Bravo Barco, Eva (GS)
BOCG, serie D, número 232, de 03 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000794).
- Construcción con fondos europeos de 20 000 viviendas de alquiler 26
Autor: Zurita Expósito, Ana María (GP)
BOCG, serie D, número 270, de 12 de mayo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/001031).
- Estado del expediente administrativo del anteproyecto de Ley Estatal por el Derecho a la Vivienda, así como previsiones acerca de establecer un límite en el precio del alquiler «en determinadas localizaciones» (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/029750) 28
Autor:
Olona Choclán, Macarena (GVOX)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Fernández Ríos, Tomás (GVOX)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000862).
- Reuniones mantenidas con agentes, organizaciones sociales, administraciones públicas y empresas del sector privado para abordar el control del precio del alquiler de vivienda (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/029753) 30

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 4

Autor:

Olona Choclán, Macarena (GVOX)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Fernández Ríos, Tomás (GVOX)

BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000863).

- Cantidad concreta con la que se va a incrementar el actual parque de vivienda social, así como plazo previsto para que se produzca dicho aumento de vivienda (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/032206) 33

Autor:

Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Fernández Ríos, Tomás (GVOX)

BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000864).

- Incidencia de la exigüidad del parque de vivienda social en alquiler en el número de casos de desahucios (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/032208) 35

Autor:

Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Fernández Ríos, Tomás (GVOX)

BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000865).

- Situaciones de vulnerabilidad social y económica en el ámbito de la vivienda y en materia de transportes, en relación con el derecho de arrendadores y propietarios a compensación (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/032213) 37

Autor:

Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Fernández Ríos, Tomás (GVOX)

BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000866).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 5

- Administraciones territoriales con las que se está avanzando para ampliar el parque de vivienda social en alquiler, así como acuerdos llevados a cabo respecto a dicha cuestión (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/032214) ... 39
Autor:
- Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Fernández Ríos, Tomás (GVOX)
- BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000867).
- Efectos previstos sobre el mercado de la vivienda por las modificaciones realizadas por el Gobierno (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/033579) . 41
Autor:
- Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Fernández Ríos, Tomás (GVOX)
- BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000868).
- Motivo por el que las modificaciones en materia de vivienda no se incorporaron directamente en el Real Decreto-ley 37/2020, de 22 de diciembre, de medidas urgentes para hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad social y económica en el ámbito de la vivienda y en materia de transportes (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/033581) 41
Autor:
- Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Fernández Ríos, Tomás (GVOX)
- BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000869).
- Mes del año en que procederá el Gobierno a licitar las obras del tramo de la autovía A-56 enlace de Eirasvedras con la N-120-enlace de Quintela con la N-120 44
Autor: Delgado Arce, Celso Luis (GP)
BOCG, serie D, número 236, de 09 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000826).
- Actuaciones previstas para la modernización ferroviaria en la provincia de Lugo 46
Autor: Prieto Nieto, Ana (GS)
BOCG, serie D, número 270, de 12 de mayo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/001036).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 6

- Estado en el que se encuentra el plan del Gobierno para la implantación del mecanismo de pago por uso de las carreteras de alta intensidad 47
Autor: De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
BOCG, serie D, número 274, de 18 de mayo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/001046).
- Actuaciones previstas en la estación de Cercanías de Alcalá de Henares 49
Autor: Vicente Viondi, Daniel (GS)
BOCG, serie D, número 288, de 08 de junio de 2021 PDF
(Número de expediente 181/001093).
- Actuaciones que el Gobierno tiene previstas acometer en la avenida «Ricardo Carapeto» de Badajoz y plazos para ello 51
Autor: García López, Maribel (GS)
BOCG, serie D, número 288, de 08 de junio de 2021 PDF
(Número de expediente 181/001096).
- Motivo por el que se ha iniciado la licitación de las obras del túnel de Labradores de Valladolid sin tener aprobado de manera previa el estudio informativo preceptivo 52
Autor: Carazo Hermoso, Eduardo (GP)
BOCG, serie D, número 288, de 08 de junio de 2021 PDF
(Número de expediente 181/001103).
- Forma prevista para solucionar los retrasos existentes en la redacción de los estudios informativos de los proyectos correspondientes a la entrada del tren Alta Velocidad en las capitales vascas 54
Autor: Barandiaran Benito, Íñigo (GV (EAJ-PNV))
(Número de expediente 181/001115).
- Injerencias externas en la ejecución de los contratos de obras o servicios de ADIF, motivos para no autorizar la visita del Alcalde de Plasencia a la obra de la estación de dicha ciudad y motivos por los que se ha sustituido a parte del personal directivo vinculado a la ejecución de esta obras, así como procedimientos y plazos establecidos por ADIF para tramitar las visitas de representantes públicos, y previsiones de dicha Entidad acerca de reconsiderar la financiación del muro de la calle Factor (correspondiente a la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/033343) 56
Autor:
Piriz Maya, Víctor Valentín (GP)
Angulo Romero, María Teresa (GP)
Casero Ávila, Alberto (GP)
BOCG, serie D, número 238, de 12 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000836).
- Obras que se van a ejecutar con cargo a la partida prevista en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 para el corredor mediterráneo Madrid-Jaén por parte de ADIF (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034470) 58
Autor: Requena Ruiz, Juan Diego (GP)
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000888).
- Previsiones temporales en cuanto a la construcción y puesta en funcionamiento del ramal ferroviario central del Corredor Mediterráneo (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/033743) 60
Autor: Lorite Lorite, Andrés (GP)
BOCG, serie D, número 253, de 07 de abril de 2021 PDF
(Número de expediente 181/000909).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 7

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

PREGUNTAS:

— **PREVISIONES ACERCA DE REPERCUTIR A LAS COMPAÑÍAS AÉREAS LOS COSTES DE LAS MEDIDAS SANITARIAS EN LOS QUE INCURRA AENA PARA EVITAR LA PROPAGACIÓN DEL COVID-19 EN LOS RECINTOS AEROPORTUARIOS A TRAVÉS DE UN AUMENTO DE LAS TASAS AEROPORTUARIAS.**

AUTOR: LORITE LORITE, ANDRÉS (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 207, DE 22 DE ENERO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000644).

El señor **PRESIDENTE**: Disculpen todos el ligero retraso de diez minutos, que es lo que hemos tardado en llegar a causa de una avería en el tren y el tráfico más denso lo normal.

Damos comienzo a la sesión del día de hoy para la contestación de las preguntas que teníamos pendientes y otras nuevas que se han registrado. Vamos a dar la bienvenida y las gracias a doña María José Rallo, secretaria general de Transportes, por su presencia para contestarlas.

Sin más dilación, como hemos empezado tarde, vamos a ir directamente al asunto. Comenzamos con la primera pregunta, del señor Lorite Lorite.

Gracias.

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

Buenos días, señora Rallo. ¿Qué le parece, señora secretaria general, la propuesta de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil en relación al nuevo DORA? Consideramos que ahí se encierra un nuevo sablazo fiscal, pues se apunta el incremento de las tarifas aeroportuarias, en esta circunstancia y en esta coyuntura, de un 5% para los próximos cinco años. Además de ello, podemos observar cómo pretenden ustedes repercutir tanto en el nuevo como en el actual DORA, el Documento de Regulación Aeroportuaria en vigor, los costes de la lucha contra el coronavirus en los recintos aeroportuarios —las medidas de seguridad e higiene y de controles que AENA ha dispuesto—, por un importe de 200 millones de euros entre los años 2020 y 2022. Y, además, pretenden ustedes que las aerolíneas sufran otro incremento, otra subida de tarifa a partir del año 2027.

Señora Rallo, convendrá conmigo que el tráfico aéreo está hundido y ustedes mismos reconocen que hasta el año 2025, como mínimo, no se recuperará, con lo cual la situación de las líneas aéreas es bastante lamentable y, sin duda alguna, este sablazo fiscal al cual estamos haciendo referencia, en una coyuntura de pérdidas récord por parte del sector, lastrará muy mucho su competitividad y su economía. Señora Rallo, en los últimos cinco años ha habido una inercia totalmente contrapuesta a la que ustedes pretenden implantar. De hecho, se han reducido las tasas aeroportuarias en un 11%. Nosotros entendemos que esa es la línea a seguir y lo entendemos junto con la Asociación de Líneas Aéreas, que ha establecido informes que ponen de manifiesto que hay margen para reducir las tarifas aeroportuarias y que con ello se salvaría al sector, al transporte aéreo, y su competitividad. Establecer una bajada como la realizada en el anterior DORA de un 2,2%, según los cálculos realizados, beneficiaría claramente la recuperación de las líneas aéreas y del mercado. Por tanto, señora Rallo, ante esta realidad, ¿no le parece a usted que es un sablazo fiscal el planteamiento que ustedes hacen dentro del nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria, del nuevo DORA?

Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias. Buenos días a todos.

Señor Lorite, la Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes para la prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, que ha sido el resultado de tramitar como ley el Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, establece, en su disposición adicional primera, la regulación sobre la colaboración entre AENA y Sanidad Exterior a efectos de establecer el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos de la red de AENA. Gracias a esta disposición, que no ha establecido el Gobierno, que han establecido las Cortes,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 8

y en virtud del convenio firmado entre AENA y la Dirección General de Salud Pública y sus consecuentes adendas, se establecieron de manera efectiva estos controles en los aeropuertos. El marco jurídico, que es una ley, establece el derecho de AENA a recuperar estos costes en el marco del Documento de Regulación Aeroportuaria, del DORA; a recuperar los costes de esta colaboración en relación con las autoridades sanitarias e ir descontando las posibles ayudas o las posibles subvenciones que AENA pueda haber recibido en relación con estas actividades. Y es en ello en lo que se está trabajando, en cumplir el marco jurídico vigente sin que, por el momento, se hayan establecido los mecanismos definitivos que permitan establecer cómo será la recuperación de estos costes. Y, por supuesto, en este análisis el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene clara, muy clara, la necesidad de facilitar la recuperación del sector del transporte aéreo, de las compañías aéreas, dada la importancia que esta actividad tiene para España y para el turismo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **MEDIDAS PREVISTAS PARA GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCIÓN DE 28 DE NOVIEMBRE DE 2003, DE LA SUBSECRETARÍA, POR LA QUE SE DISPONE LA PUBLICACIÓN DEL ACUERDO DE CONSEJO DE MINISTROS DE 21 DE NOVIEMBRE DE 2003, POR EL QUE SE DECLARAN OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN RUTAS AÉREAS ENTRE LAS ILLES BALEARS.**

AUTOR: ROSIQUE I SALTOR, MARTA (GR)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 240, DE 16 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000833).

El señor **PRESIDENTE**: Toma la palabra para la siguiente pregunta la señora Rosique i Saltor.

La señora **ROSIQUE I SALTOR**: *Gràcies. Bon dia.*

Como es evidente, con el fin de las restricciones y el incremento de la movilidad los vuelos entre Mallorca y Menorca han aumentado. Con ello se ha pasado a cumplir el mínimo que establece la resolución que regula la obligación de servicio público Mallorca-Menorca. Aun así, la situación de fondo no ha cambiado. La OSP, tal y como indica su nombre, no puede quedar impugnada por circunstancias excepcionales. Ni se podía interrumpir durante la pandemia ni nos podemos permitir que esto vuelva a suceder ante cualquier situación sobrevenida. Los vuelos de la OSP deberían ser considerados como esenciales y, del mismo modo que durante el confinamiento total todo aquello esencial se mantuvo en funcionamiento, con la OSP también debería haber ocurrido lo mismo. No entender esto supone no entender que entre islas se viaja por necesidad y no por diversión; por ejemplo, por motivos laborales, sanitarios o académicos, puesto que muchos de los servicios de esta comunidad autónoma artificial están en Palma.

Hace unos meses presentamos en esta misma Comisión una proposición no de ley que fue aprobada. Concretamente, la propuesta exigía que se cumpliera la OSP Mallorca-Menorca, llevando a cabo todas las actuaciones necesarias para garantizar cuatro frecuencias efectivas diarias en la ruta aérea entre Menorca y Mallorca, con intervalos de entre tres y cuatro horas entre los diferentes vuelos; que se estableciera un mecanismo para realizar un seguimiento permanente del cumplimiento por parte de las compañías aéreas de esta OSP; que se revisara la OSP en cuestión para garantizar un mínimo de cinco frecuencias diarias de ida y vuelta en la ruta aérea entre Menorca y Mallorca, con un intervalo máximo de dos horas y media entre vuelo y vuelo; que se llevaran a cabo también todas las actuaciones necesarias para restablecer la operativa completa de la OSP entre Menorca y Madrid en las condiciones previas a la pandemia, y que se garantizase que se lleven a cabo todas las gestiones y actuaciones necesarias para conseguir que las compañías aéreas den cumplimiento al requisito de pedir la condición de residente al final de la compra del billete.

La pregunta, entonces, es: ¿qué medidas adoptará el ministerio para garantizar el cumplimiento de la Resolución de 28 de noviembre de 2003, de la subsecretaría, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de noviembre de 2003, por el que se declaran obligaciones de servicio público en rutas aéreas entre las Islas Baleares.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Toma la palabra la señora Rallo del Olmo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 9

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señora Rosique.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en su objetivo y con su compromiso por salvaguardar la conectividad de todos los territorios, y en especial aquellos que son extrapeninsulares y por tanto dependen del modo aéreo predominantemente —también del marítimo en algunos casos—, realiza un seguimiento constante de las condiciones operativas de las rutas que han sido declaradas como obligaciones de servicio público, como es el caso de las rutas aéreas interbaleares. Pero no quiero dejar de mencionar que además de las OSP, de las obligaciones de servicio público, el ministerio ha impulsado instrumentos relevantes para garantizar la conectividad de estos territorios no peninsulares, como son la implantación de la subvención del 75% para los residentes en los vuelos desde y hacia la península, la introducción —una cuestión a la que se refería en su intervención inicial— de una disposición en los Presupuestos Generales del Estado del año 2021 para que las compañías aéreas o las entidades comercializadoras de billetes de transporte aéreo bonificados para residentes puedan —o deban, mejor dicho— requerir la condición de residente al comprador al finalizar el proceso de compra, una vez que se conoce ya la tarifa que se va a aplicar, favoreciendo así la transparencia y evitando cualquier sospecha de que se pudieran estar ofertando distintas tarifas para los residentes y para los no residentes.

También se están aplicando bonificaciones e incentivos a las tarifas de los aeropuertos de AENA, que suponen el abaratamiento de las tarifas correspondientes. Y, tal y como usted mencionaba, de acuerdo con las comprobaciones que realiza de manera periódica la Dirección General de Aviación Civil sobre la programación de los servicios de las compañías aéreas que vuelan las rutas declaradas de obligaciones de servicio público, de acuerdo con las programaciones de verano, ya se van a cumplir las obligaciones establecidas en las mismas. Es verdad que durante el invierno ha habido cancelaciones motivadas por una situación de demanda extremadamente débil en determinados días y horas, achacable plenamente a la pandemia y a las restricciones de movilidad que ha llevado asociadas, y que de acuerdo con lo establecido en la propia normativa estas cancelaciones se han considerado como causa de fuerza mayor, y esperamos y tenemos la confianza de que no van a volver a ocurrir.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

- **CERTEZA DE QUE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (AESA) EMITIÓ UN INFORME DECISIVO PARA LA ADOPCIÓN POR PARTE DEL GOBIERNO DEL «ACUERDO POR EL QUE SE AUTORIZA AL CONSEJO GESTOR DEL FONDO DE APOYO A LA SOLVENCIA DE EMPRESAS ESTRATÉGICAS LA APROBACIÓN DE LA OPERACIÓN DE APOYO PÚBLICO TEMPORAL SOLICITADA POR PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS, S.A.».**
AUTOR: DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 259, DE 20 DE ABRIL DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000927).

El señor **PRESIDENTE**: Para formular la siguiente pregunta, señor Figaredo Álvarez-Sala, tiene usted la palabra.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Antes de iniciar la intervención, quiero agradecerle mucho a la señora secretaria que esté hoy aquí interviniendo y respondiendo a nuestras preguntas. Sé que alguna de las preguntas que le hemos formulado —no esta en concreto, pero sí algunas otras— las ha respondido ya por escrito, no obstante, no estrictamente dentro del plazo; así que el agradecimiento es doble por las dos respuestas que nos va a dar sobre la cuestión.

Esta pregunta concreta es relativa a ese informe de AESA, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que avaló o no el rescate que la SEPI finalmente concedió a la aerolínea Plus Ultra, que ya sabe que es una cuestión muy controvertida. Nos gustaría que nos diera toda la información que pudiera con respecto a ese informe previo. Ese informe supuestamente daba luz verde, de alguna forma avalaba y permitía que se siguiera adelante con ese rescate que, como bien sabe usted, ha sido una cuestión sumamente polémica. Queríamos saber si, efectivamente, en el ministerio estaban de acuerdo con ese rescate y, en su caso, cuáles fueron los motivos técnicos, el detalle de por qué se avaló o no se avaló la concesión de esos 53 millones que se dieron a una aerolínea cuyo grupo de control al final es una empresa extranjera.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 10

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Figaredo.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA —repito el nombre de la agencia para determinarla, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea—, lleva a cabo una labor de supervisión permanente sobre la capacidad económica y financiera de los titulares de licencias de explotación concedidas por la autoridad aeronáutica con el objetivo principal de garantizar la seguridad y en virtud de las competencias atribuidas en el estatuto de la propia agencia. Esta competencia se lleva a cabo en cumplimiento y en aplicación de lo establecido en un reglamento europeo, en el Reglamento 1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, en Europa, y la aplicación de la orden ministerial correspondiente de adaptación a la realidad en España.

La supervisión de AESA, como digo, se hace en virtud del Reglamento 1008/2008. Es el propio reglamento el que establece y pone de manifiesto que existe un vínculo entre la solidez financiera de las empresas y la seguridad aérea, en el entendido de que en una situación de debilidad financiera puede verse comprometido el estado de mantenimiento de los aviones y, por tanto, tener un impacto en la seguridad. Por ello, la supervisión económico-financiera que se realiza desde AESA tiene como principal objetivo garantizar que las compañías aéreas disponen de capacidad financiera suficiente para asegurar que su operativa se realice con la debida seguridad operacional. Este hecho es el que analizaba el informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Dado que el análisis de la concesión de la ayuda corresponde realizarlo a la SEPI y la decisión se toma en el marco de un consejo rector al que no asistió ninguna persona del ministerio, no puedo contestarle ni indicarle en qué medida el informe que realizó AESA pudo ser considerado por la SEPI como relevante o no en el proceso de toma de decisiones, pero es importante indicar que el informe no se refería a la bondad o a la concesión de la ayuda, se refería estrictamente a las competencias que tiene AESA en el marco de supervisión económico-financiera de las compañías aéreas.

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

— MEDIDAS PREVISTAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y EVITAR LOS PERJUICIOS QUE PUEDEN AFECTAR A LA IMAGEN TURÍSTICA DE LA ISLA POR EL ESTADO DE LAS OBRAS PARALIZADAS EN LA FACHADA PRINCIPAL DE AEROPUERTO DE EIVISSA.

AUTOR: JEREZ JUAN, MIGUEL ÁNGEL (GP)
(Número de expediente 181/001108).

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para la siguiente cuestión el señor Jerez Juan.

El señor **JEREZ JUAN**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señora Rallo.

El aeropuerto de Ibiza cerró en 2019 con un total de ocho millones de pasajeros, de los cuales cinco millones correspondían a tránsito internacional; el aeropuerto de Ibiza fue el quinto más transitado en la primera semana de junio, con 197 vuelos diarios; el aeropuerto de Ibiza se encuentra entre los siete aeródromos más rentables de España. Estas cifras, todas ellas positivas para el turismo y también para la economía insular, contrastan con la situación de dejadez, si me lo permite, en la que se encuentran los accesos, la zona de estacionamiento y la destinada al transporte público del aeropuerto. Como sabe usted, la economía de Ibiza es altamente estacional y dedicada en su inmensa mayoría al turismo. Ibiza abre sus puertas en Semana Santa tímidamente y cierra la temporada en el mes de octubre; en apenas seis meses hay que darlo todo y entregarse a cada turista para que vuelva, para que repita el año que viene y, además, para que hable bien de nosotros. En Ibiza el sector turístico lo ha pasado mal y lo sigue pasando mal por la pandemia, por las restricciones, y también lo está pasando mal por las limitaciones que imponen países emisores como el Reino Unido, pero, a pesar de todo, el sector turístico está preparado para abrir sus establecimientos y recibir a nuestros visitantes con la mejor sonrisa de todas.

Lamento decirle que el Gobierno de España, el ministerio y la empresa pública AENA no han estado a la altura de sus responsabilidades ni a la altura de nuestro sector turístico. Creemos que ha habido una falta de previsión y de planificación de las obras que se están ejecutando en el exterior de la terminal, que hace que la primera y la última de las impresiones que se lleve el turista no sea la mejor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 11

de todas. Decidieron construir nuevas instalaciones, pero no tuvieron en cuenta que el verano acabaría llegando, y el verano acaba llegando siempre.

Actualmente, el estado de los accesos, la zona de estacionamiento y la destinada a transporte público presentan un estado que nos preocupa, señora Rallo. El invierno pasado suprimieron un vial para la carga y descarga de pasajeros y, poco después, abandonaron la obra dejando el asfaltado levantado; a la vista de todos, una zanja, una trinchera, un descampado, un despropósito. Las consecuencias de todo esto es que hoy los vehículos privados invaden la zona reservada al estacionamiento de taxis, de autobuses, de transporte público; no hay nadie que controle el tráfico; las maniobras irregulares se suceden constantemente y en la carretera de acceso al aeropuerto los atascos ya se están empezando a producir diariamente, y lo peor de todo es que las medidas alternativas que habilitaron no funcionan.

En su descargo, usted posiblemente me dirá que han encontrado restos arqueológicos y que esta circunstancia ha retrasado las obras. El retraso no viene motivado por hallazgos en la zona que le digo; el retraso viene motivado, entiendo, por una falta de sensibilidad hacia nuestro destino, una extraordinaria falta de sentido común y una falta de previsión inaceptable, a nuestro entender. Desde nuestro criterio, lo mejor es que tapen, cubran, reasfalten esa trinchera, esa zanja; asfalten de nuevo y habiliten ese vial perdido, y en otoño o en invierno, cuando los turistas ya no estén, vuelvan a abrir y a ejecutar las obras que sean necesarias, porque nuestro turismo y nuestra industria no se puede permitir esta situación que daña notablemente la imagen de nuestro destino turístico.

Por lo tanto, y termino, le preguntaría qué medidas tienen ustedes pensado habilitar ya en temporada turística para paliar estas consecuencias y, por favor, dígame qué quieren hacer, pero también cuándo lo quieren hacer porque una cosa va inevitablemente ligada a la otra.

Muchísimas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Jerez. Ahora tiene usted la palabra, señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente; muchas gracias, señor Jerez.

En primer lugar, hay que recordar que, efectivamente, el éxito del aeropuerto de Ibiza exige tener unas zonas de aparcamiento acordes con la capacidad y con la utilización del aeropuerto. Y, por ello, AENA impulsó las obras de remodelación y ampliación del edificio del *parking*, con el objetivo de aumentar realmente su capacidad. Para ello, se estableció la construcción de dos edificios, un edificio denominado P1, destinado al uso público, y un edificio denominado RAC, por *rent a car*, destinado a los coches en alquiler. Además, está prevista la construcción de un nuevo *parking* exprés, con el refuerzo del sistema de control de accesos a las diferentes zonas de aparcamiento.

La programación de las obras estaba prevista para respetar al máximo las temporadas de verano. Como usted ha mencionado, durante la ejecución de estas obras se han identificado unos restos arqueológicos y, de acuerdo con el cumplimiento de la normativa vigente y con objeto de priorizar y proteger el patrimonio cultural de la isla, apoyados por arqueólogos que están trabajando sobre el terreno, se están realizando los correspondientes informes arqueológicos, que se están remitiendo al Ministerio de Cultura para la preceptiva autorización de la continuación de las obras.

En todo caso, hay que decir que las obras no se han detenido, se continúa trabajando al objeto de que puedan terminarse cuanto antes. Se ha producido una adaptación de los accesos al aeropuerto y a las zonas de estacionamiento para dar soluciones alternativas, y se han hecho comunicaciones públicas para informar de los cambios realizados, con objeto de poder facilitar su máximo conocimiento, a través de los medios de comunicación de Ibiza y también de la propia página web del aeropuerto. Aun así, se va a seguir reforzando esta información en línea con una necesidad que compartimos: es muy importante que todos los usuarios sepan con qué situación se van a encontrar. Se va a reforzar la señalización de las zonas de acceso; también se va a poner un cartel informativo este mes de junio avisando de que se han encontrado unos restos ecológicos y es necesario llevar a cabo una serie de actividades de protección y conservación del patrimonio cultural de la isla. Se ha habilitado, como *parking* alternativo al *parking* P1, el *parking* de larga estancia E3, que está a solo seis minutos caminando de la terminal, con importantes descuentos por parte de AENA, entre el 25 y el 75%, para aquellos usuarios que hagan la reserva a través de la *app* correspondiente de AENA.

Para solventar la indisponibilidad de la zona de parada rápida de los vehículos para subida y bajada de pasajeros, se ha habilitado un estacionamiento alternativo en el *parking* C de autobuses, a dos minutos de la terminal, y se ha señalizado la nueva ubicación de la que se ha dado difusión a través de la prensa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 12

Durante el mes de junio se va a reforzar esta señalización de todos los accesos a los estacionamientos alternativos. Se ha pedido la colaboración de la Policía local de San José para evitar el mal uso de los viales que existen actualmente y además, a partir también de este mes de junio, habrá personal de seguridad privada del aeropuerto vigilando y supervisando que la circulación de los viales se haga de acuerdo con lo establecido, de manera que no se entorpezca el servicio de transporte público, los taxis y los autobuses.

El pasado día 1 se celebró, en el ámbito del aeropuerto, la reunión del Comité de Transportes con la participación de instituciones y asociaciones competentes en los distintos servicios de transporte público y discrecional del aeropuerto, con objeto de actualizar la situación y que se conociera *a priori* para que se supiera cuál es la mejor manera de proceder. Asimismo, se ha informado de los calendarios previstos y se ha procedido a coordinar las medidas de atenuación hasta la finalización de las obras.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— ESTUDIO DE MEDIDAS ALTERNATIVAS AL ESTABLECIMIENTO DEL IMPUESTO SOBRE EL USO DEL TRANSPORTE AÉREO PARA CONSEGUIR LOS MISMOS FINES.

AUTOR:

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)
FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)
SEGURA JUST, JUAN CARLOS (GVOX)

(Número de expediente 181/001114).

El señor **PRESIDENTE**: Para la siguiente pregunta, tiene la palabra el señor Rubén Darío Vega Arias.

El señor **VEGA ARIAS**: Buenos días, secretaria general, presidente y señorías.

El 13 de abril del presente año, el Consejo de Ministros aprobó el Plan de regulación de recuperación de la economía española, y a través de su componente 28 que, por cierto, se denomina «Adaptación del sistema impositivo a la realidad del siglo XXI» —les rogaría que, por favor, en lo sucesivo no pongan los títulos de esta forma porque «Adaptación del sistema impositivo a la realidad del siglo XXI» significa que para unos sí hay una realidad y para otros no, pero, en cualquier caso, será la realidad del Gobierno—, este Gobierno pretende imponer un nuevo impuesto a líneas aéreas a causa de sus emisiones, impuesto que repercutirá en la economía de sus clientes, por lo que vamos a ver qué opinan las principales organizaciones afectadas por este nuevo impuesto. Así, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, IATA, califica este nuevo impuesto como irresponsable, avisando de que más de 1,1 millones de puestos de trabajo directos e indirectos están en riesgo en el sector aéreo, habiendo reconocido usted anteriormente la situación crítica las líneas aéreas. Igualmente afirma que la situación de crisis económica requiere de acciones de impulso, no de medidas que lastren aún más la recuperación. La Federación Empresarial de Asociaciones Territoriales de Agencias de Viajes Españolas dice: No es el momento y creemos que es un impuesto meramente recaudatorio. La Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos afirma que, mientras los países competidores se dedican a implantar medidas para incentivar el turismo, España parece que se dedica a poner trabas. Pues bien, así como este Gobierno establece un plan de recuperación ante la crisis dada su visión de la realidad, desde el Grupo Parlamentario VOX le pedimos a este Gobierno que retire esta propuesta presentada ante la Comisión Europea, ya que es contraproducente en la actual situación de crisis, pues la agravaría más todavía. ¿Qué es más prioritario? Reducir los precios del tren de corta distancia para evitar o para reducir las emisiones y que se incentive el desarrollo de nuevos sistemas de propulsión más sostenibles, que ya se están realizando. La Organización Internacional de Aviación Civil presentó el Plan Corsia y la Comisión Europea, como usted sabe también el plan...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vega, se le ha pasado el tiempo.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 13

El señor **PRESIDENTE**: Como tenemos tantísimas preguntas en esta sesión, voy a ser muy estricto con el cumplimiento del tiempo y, por tanto, a los tres minutos discúlpenme les voy a tener que cortar. Lo voy a hacer así porque tenemos treinta y cinco preguntas y tenemos que llegar a las tres de la tarde tenemos que llegar al Pleno.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Vega, lo primero que me gustaría destacar es que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como no puede ser de otra manera, tiene en su forma de actuar el firme compromiso con todos los acuerdos ratificados internacionalmente en materia de lucha contra el cambio climático y mejora de la calidad del aire. Del mismo modo, en el ministerio también consideramos prioritario para la toma de decisiones la consecución de los objetivos climáticos de la Unión Europea establecidos para los años 2030 y 2050, acciones que habrá que tomar entre el conjunto de industrias y sectores económicos de nuestro país.

El sector aéreo y las compañías aéreas están en un proceso de transformación profunda, con un gran esfuerzo por su parte, con el objetivo de garantizar y promover un transporte aéreo realmente neutro desde el punto de vista climático. El transporte aéreo tiene una gran componente internacional, a nadie se nos escapa, y es fundamental que las medidas que adoptemos desde España sean coherentes y estén perfectamente alineadas con las que se establezcan en el ámbito europeo y de manera coherente con los países de nuestro entorno. En este sentido, la Comisión Europea ya ha anunciado que el próximo día 14 de julio el vicepresidente Frank Zimmermann presentará una primera parte de un ambicioso paquete que han denominado Fit for 55, en el que se incluirá la revisión de la fiscalidad energética, de las renovables, de eficiencia energética o del sistema de comercio de emisiones, que pretende acelerar la transición ecológica y que sin duda va a afectar al transporte aéreo.

En todo caso, España está jugando un papel fundamental en el desarrollo de políticas para alcanzar la neutralidad climática en el ámbito del transporte aéreo liderando iniciativas a nivel nacional, europeo e internacional, como el caso de la iniciativa ReFuelEU Aviation, la modificación del sistema del comercio de emisiones en el ámbito europeo o la implantación del programa Corsia adoptado en el marco de la OACI, al que usted ha hecho referencia anteriormente, así como otras relacionadas con el Cielo Único Europeo, en el sentido de que hacer un optimización de rutas tiene también un efecto importante en la reducción de consumo energético y, por tanto, de emisiones. Estamos siendo líderes en la promoción para la producción y uso de los combustibles sostenibles de la aviación, los denominados SAF. Es muy importante —usted lo mencionaba— implantar los nuevos sistemas de propulsión para los aviones, sea propulsión eléctrica o sea a través de hidrógeno, pero la propia estrategia de movilidad de la Comisión Europea que se presentó el pasado mes de diciembre de 2020 establece el marco temporal de estas nuevas tecnologías de propulsión para que haya aviones en el mercado en el año 2035. En definitiva, estamos llevando a cabo numerosas políticas, más allá de la fiscalidad.

Me gustaría recordar que con la coyuntura económica y sanitaria mundial entendemos perfectamente que la implantación de cualquier medida de tipo fiscal, sin perjuicio de lo que se establezca en el ámbito europeo, primero, tendrá que ser coordinada con lo que se establezca en Europa y, segundo, no se va a establecer a corto plazo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **MOTIVOS DE LA DEMORA DE 19 MINUTOS DEL TREN DE RENFE CERCANÍAS VALENCIA DE LA LÍNEA C-1 GANDÍA-VALENCIA NORD CON HORA PROGRAMADA DE SALIDA A LAS 12:25 HORAS EL 22/01/2021 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034227).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, OSCAR (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000843).

El señor **PRESIDENTE**: Para la siguiente pregunta toma la palabra el señor Gamazo Micó.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente.

Señora secretaria, a lo largo de la legislatura hemos estado formulando preguntas al Gobierno por escrito relativas al penoso servicio público de transporte ferroviario que el Gobierno ofrece a los valencianos y las valencianas a través de Renfe en la Comunidad Valenciana. En la inmensa mayoría de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 14

ocasiones, el Gobierno ha contestado sin responder a las cuestiones planteadas, con respuestas repletas de vaguedades e inconcreciones. Esto denota la voluntad de burlarse del control fiscalizador que realiza la oposición desde el Poder Legislativo y que demuestra que nos encontramos ante un Gobierno insensible, excesivamente insensible, con las peticiones de los ayuntamientos de los vecinos de Valencia y Castellón que usan diariamente el servicio de cercanías. Los valencianos piden únicamente que se les ofrezca un servicio digno y de calidad, sin las restricciones ni las cancelaciones ni las continuas suspensiones de trenes en todas las líneas del núcleo de cercanías de Valencia.

Señora Rallo, hoy se encuentra aquí por la reiterada falta de transparencia e información del Gobierno por no haber cumplido el Ejecutivo con la obligación de responder a nueve preguntas parlamentarias. A mi entender, son nueve faltas de respeto intolerables hacia esta Cámara. Son nueve preguntas relativas a cancelaciones, restricciones, retrasos y suspensiones de determinados trenes concretos y en una fecha determinada que padecieron los valencianos, preguntas que solicitamos convertir en preguntas orales al no haber sido respondidas en el plazo estipulado en el artículo 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados. El Gobierno de Sánchez intenta huir constantemente del control parlamentario. Y no ocurre solamente con este ministerio, ya que me estoy recorriendo todas las comisiones del Congreso haciendo preguntas orales reconvertidas tras no haber sido respondidas. Pero ya le digo que, por mucho que lo intenten, la tenacidad de los diputados del Grupo Parlamentario Popular frenará siempre su permanente huida las permanente huida del Gobierno en sentido contrario a la transparencia.

Algunos pretendían que las nueve preguntas fueran retiradas o, en el peor de los casos, acumuladas alegando cuestiones relativas al tiempo. ¡Qué ironía! Señorías, han de saber que el tiempo que emplearé en formular las cuestiones será menor que el tiempo que pierden los usuarios de los trenes de cercanías de Valencia esperando a esos trenes que cancelan o a esos trenes que nunca llegan. Ustedes hoy no llegarán tarde al trabajo ni perderán ninguna clase en el instituto ni en la facultad, como así les ocurre constantemente a los valencianos y a las valencianas que utilizan el servicio de cercanías para desplazarse. Así que, respiren hondo, señorías, y pónganse cómodos que arrancamos el recorrido por las caóticas cercanías de Renfe en Valencia.

Señora Rallo, ¿cuáles son los motivos de la demora de diecinueve minutos del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C-1, con salida a las 12:25 el 22 de enero de 2021?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo para contestar.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Gamazo, las preguntas ya han sido respondidas por escrito, si bien es cierto que en un plazo más largo del inicialmente previsto de acuerdo con la normativa.

La causa principal de todas las preguntas que se referían a trenes específicos, uno del día 22 de enero y todo el resto del día 25 de enero, fue la situación derivada por la conflictividad existente en esos días con el colectivo de conducción, que según indicaron los representantes sindicales estuvo ligada a lo que ellos entendían que era la necesidad de dar cumplimiento a la normativa europea y estatal y que provocó diversas incidencias. Un total de seis trenes se debieron a esta situación; además, hubo dos de ellos que se debieron a problemas en la infraestructura, a incidencias en el ámbito de ADIF. Uno de ellos es al que se ha referido usted en su pregunta, al del día 22; otro, sobre el que también preguntaba, salió sin problemas.

Para el ministerio, los servicios de cercanías son fundamentales. Son fundamentales —usted lo ha dicho y coincidimos— porque condicionan la movilidad cotidiana de las personas que necesitan acceder a sus puestos de trabajo, a sus lugares de estudio o a servicios esenciales. Desde luego, es una prioridad para el ministerio hacer de estos servicios una oferta de movilidad atractiva y que realmente incentive abandonar el vehículo privado. La verdad es que en el núcleo de Valencia —y a nadie se nos escapa— hay una situación extraordinaria por unas obras muy relevantes, como son las del corredor mediterráneo, que afectan de manera especial a la línea C-6, que es una de las líneas que tiene un mayor número de usuarios, y como son las obras que están en curso para mejorar la fiabilidad de los trenes y que están afectando a algunos de los servicios. Pero desde el pasado mes de febrero del año 2020, del año pasado, siendo conscientes de que el nivel de cancelaciones y de puntualidad de los servicios de cercanías de Valencia estaba por debajo del resto de núcleos de cercanías, se anunció un plan de acción cuyo objetivo era la recuperación de los niveles de puntualidad y fiabilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 15

Ese plan de acción estaba basado en medidas que se pudieran tomar de manera inmediata. Es verdad que ese plan de acción nada tiene que ver con la situación concreta de un día en el que pudo haber una situación de conflictividad dentro del ámbito de la empresa y, concretamente, con el colectivo de conducción. Es necesario reforzar el número de maquinistas en el núcleo de Valencia, una medida que ya se está llevando a cabo. Ya está Renfe acelerando la incorporación de estos maquinistas. Es verdad que la situación de pandemia ha afectado —como ha afectado en toda la actividad económica— a esta voluntad de incorporar maquinistas, pero ya se han incorporado catorce nuevos maquinistas, en breve se van a incorporar otros seis y a finales de junio habrá un total de veinte nuevos maquinistas que empezarán los servicios en septiembre, después del periodo de formación que se requiere dentro del propio núcleo. Se ha reforzado la situación en talleres, que hacía que la disponibilidad de trenes no estuviera en algunas ocasiones adaptada a las necesidades de la prestación de los servicios. Se ha designado a un coordinador para impulsar la coordinación entre las actuaciones de la infraestructura y los impactos en los servicios, concretamente el pasado mes de octubre de 2020 se produjo el nombramiento de Juan Carlos Fulgencio a tal efecto. Y todo ello sin perder la perspectiva de medio plazo en la que continúa la ejecución de las obras, con inversiones muy ambiciosas para recuperar, como he mencionado anteriormente, la fiabilidad y la puntualidad de los servicios en el núcleo de cercanías de Valencia. En estos momentos, estamos con una puntualidad media en el mes de mayo concretamente del 93,2%, acercándonos a ese 95%, que es uno de los objetivos que tenemos al respecto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **MOTIVO DE LA SUPRESIÓN EL 25/01/2021 DEL TREN DE RENFE CERCANÍAS VALENCIA DE LA LÍNEA C-2 VALENCIA NORD-XÀTIVA CON SALIDA PROGRAMADA CON DESTINO XÀTIVA A LAS 18:08 HORAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034228).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000844).

El señor **PRESIDENTE**: Para la siguiente pregunta, tiene la palabra el señor Gamazo Micó.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente.

Señora secretaria, evidentemente usted sabe perfectamente —y lo ha reconocido— que los niveles de puntualidad y fiabilidad de las cercanías del núcleo Valencia no son equiparables a la media nacional. Hablan de puntuaciones muy altas, de ese 93%, pero para el que se suspende su tren, para el que se cancela su tren o para el que no llega al trabajo y tarda un 36% más de lo que dura su trayecto normal esa puntualidad del 93% de poco le sirve. Las cercanías del núcleo de Valencia, de hecho, son las peores de España. Están trabajando para mejorarlas, de lo cual, me alegro. Uno de cada veinte trenes jamás sale de sus estaciones y respecto a los diecinueve restantes la impuntualidad es del 11% de media. Esa es la realidad. La impuntualidad, como le he dicho, supone incrementar el tiempo del trayecto en algunos casos un 36%, es decir, trayectos que duran una hora llegan a durar una hora y media o una hora y cuarenta minutos.

Los valencianos usuarios de la línea del tren de cercanías C-2, que es por la que nos interesamos en la pregunta, que une la ciudad de Valencia con Xàtiva y algunos trenes de l'Alcúdia de Crespins y Moixent en los primeros meses de este año sufrieron una media de cinco supresiones de trenes y retrasos cercanos a los veinte minutos por día. La indignación de los usuarios de esta línea no viene solo por la supresión o los retrasos, que suponen llegar tarde a trabajar o estudiar, sino también por la continua falta de información y explicación de lo que está ocurriendo, información que no llega. La línea C-2 Xàtiva-Valencia es una línea que debería vertebrar a tres comarcas valencianas, l'Horta, la Ribera y la Costera, y no las está vertebrando, además de conectar con la línea de Alcoi desde Xàtiva. Es una línea con numerosos pasajeros donde uno de cada diez trenes circula con retrasos considerables. En uno de los momentos de mayor preocupación por la situación sanitaria en este año pandémico, la continua supresión de trenes ha conllevado que los trenes acumulen el doble de pasajeros, lo que imposibilitó que se pudieran cumplir con medidas sanitarias anti COVID en trenes abarrotados de gente por una pésima gestión. Las cancelaciones y las averías diarias que sufre la línea C-2 denotan una escasa inversión en mantenimiento y personal. Usted nos ha documentado en la respuesta que se está incorporando personal, ¿pero se está incorporando o se va a incorporar en estos momentos o en un futuro inmediato? ¿Por qué Renfe no adopta medidas oportunas y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 16

más ágiles para incorporar personal de forma adicional, reponiendo las bajas consecuencia del plan de desvinculaciones, como se hizo antes del actual Gobierno? ¿Por qué no ajustan las necesidades de plantilla a las necesidades productivas? Además de estas cuestiones, señora Rallo, que sería de agradecer que nos aclarara, ¿cuál fue el motivo de la supresión el 25 de enero del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C2 València Nord-Xàtiva, con salida programada con destino Xàtiva a las 18:08 horas?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gamazo.
Señora Rallo, tiene usted la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Gamazo, le contesto en primer lugar a su última pregunta. La razón del retraso del tren de la línea C-2 entre València Nord y Xàtiva con salida programada a las 18:08 fue, precisamente, la conflictividad con el personal de conducción. La línea C-2 está en un proceso de adaptación de los sistemas de circuitos de señales, los sistemas de bloqueos, y eso está condicionando en algunos casos la puntualidad. Es cierto que se está tratando de minimizar el impacto en el servicio, pero también lo es que en algunos casos ha tenido alguna afección. Me gustaría destacar que Renfe ha implantado un sistema de devolución exprés del precio del billete en el caso de retrasos o cancelaciones cuando las causas se deben a Renfe o a Adif, y, además, y esto es muy relevante, recientemente ha puesto en marcha una nueva *app*, en la que realmente se incluye información en tiempo real de cómo van los trenes. La información usted lo ha dicho y coincidimos es fundamental. Cuando un tren se va a retrasar lo primero que quiero saber es cuánto se va retrasar y a qué hora va a venir, y de ahí la importancia que tiene la implantación de esta *app*, que está informando ya en tiempo real de los horarios y de las posibles incidencias de cada tren. Así, también a través de la *app* se pueden adquirir los billetes.

Hay otra cuestión, y es que los servicios de cercanías ya se han recuperado en casi todos los núcleos de cercanías al cien por cien y que otros servicios de OSP se están recuperando paulatinamente, siempre por delante de la demanda. El hecho de conseguir que sean unos servicios atractivos, como he mencionado anteriormente, es una prioridad, y vamos a continuar trabajando de manera constante e intensa en el tiempo para que así sea.

Muchas gracias.

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

— **MOTIVO DE LA SUPRESIÓN EL 25/01/2021 DEL TREN DE RENFE CERCANÍAS VALENCIA DE LA LÍNEA C-6 ENTRE CASTELLÓN Y VALENCIA NORD CON SALIDA PROGRAMADA A LAS 18:00 HORAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034229).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

**BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000845).**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para formular la siguiente pregunta el señor Gamazo Micó.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente.

Señora Rallo, es cierto que han intentado ponerse las pilas con esa *app*, pero la *app* no funciona.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gamazo, usted tiene siete u ocho preguntas y el tiempo para cada una de ellas es de tres minutos. Una vez que haya gastado sus tres minutos, no puede hacer una réplica aprovechando la siguiente pregunta que tiene usted, en función de la contestación que haya hecho.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Señora secretaria, la *app* no funciona, pero las obras del corredor mediterráneo, como ha señalado, iniciadas el 3 de agosto de 2015 afectan a la línea C-6 de cercanías de Valencia, que une Castellón de la Plana —que usted le conoce— con la ciudad de Valencia, y los viajeros sienten que el servicio empeorará. Eso ocurrió así. Fue un año y tres meses de incomodidades soportadas por los viajeros, inevitables para la ejecución del tramo València-Castelló, que permitió que el AVE llegara a Castelló el 23 de enero de 2018. Meses después, el señor Ábalos llegó al Ministerio de Fomento y el caos se instauró en todas las líneas de cercanías de Valencia. Es innegable que la gestión ferroviaria en la Comunitat Valenciana ha empeorado sustancialmente desde que este Gobierno llegó a la Moncloa en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 17

mayo-junio de 2018. En la actualidad, en la línea C-6 uno de cada veinte trenes circula con retraso, lo que evidencia los recortes de este Gobierno en el servicio público de transporte ferroviario en la provincia de Castellón. Los recortes en materia de trenes en la provincia de Castellón han hecho que pasemos de cuarenta y nueve a veinticuatro trenes, que la conexión de Vinaròs a Castelló se haya reducido de doce a seis y que las frecuencias entre Segorbe y Valencia se hayan reducido de seis a tres trenes cada día.

Señora Rallo, usted que es natural de Castellón, ¿por qué no ha insistido un poquito más en que se volviera a recuperar las frecuencias de trenes que había antes de las obras del corredor mediterráneo? La supresión de trenes de cercanías en Castellón desvertebra el territorio valenciano, afecta a la economía —como usted bien sabe—, lastra el futuro y provoca unas aglomeraciones en plena pandemia de la COVID —como ya he comentado antes— que han impedido a los usuarios mantener las distancias de seguridad al ir en vagones repletos de pasajeros, como si se tratara de una lata de sardinas. ¡Cuánta incongruencia! Mientras el Gobierno lanzaba mensajes —ese de «salimos más fuertes»— y se cerraba toda la hostelería en la Comunidad Valenciana, el Gobierno era incapaz de garantizar unas condiciones mínimas de distancia social dentro de los vagones, lo que era criticado por los usuarios. Hay numerosas fotografías, que no voy a mostrar porque usted bien las conoce.

Señora Rallo, con todo ello, ¿cuál fue el motivo de la supresión el 25 de enero de 2021 del tren de Renfe Cercanías València de la línea C-6 entre Castelló y València Nord, con salida programada a las 18:00 horas?

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.
Señora Rallo, tiene usted la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Gamazo, la razón del retraso en el tren de la línea C-6 entre Castellón y Valencia Nord con salida programada a las 18:00 horas fue, al igual que en algunos de los casos anteriores, el conflicto con el colectivo de conducción.

En relación con todas las afirmaciones que ha realizado en su intervención inicial, me gustaría destacar que en el tema de servicios ferroviarios declarados OSP no hay ningún recorte y, de hecho, el contrato que firmó el ministerio con Renfe para asegurar la provisión de esos servicios es el contrato que se negoció y gestionó durante el Gobierno del Partido Popular; no se ha cambiado ni una coma respecto a lo que estaba previsto. Los servicios OSP se han ido recuperando. Desde el primer momento se ha tratado de que en las cercanías las frecuencias fueran al cien por cien, sin perjuicio de los casos concretos a los que nos hemos ido refiriendo en los que haya podido haber retrasos o cancelaciones. Ya digo que el nivel de puntualidad se está recuperando satisfactoriamente.

En todo caso, el ferrocarril es un modo de transporte pensado para transporte masivo, y si ha habido casos —que seguro que los ha habido— en los que haya habido una acumulación de personas mayor en los vagones serán iguales a los ocurridos en el metro de Madrid, en el metro de Barcelona o en otros núcleos de cercanías, independiente del partido político que gobierne. Desde luego por parte de Renfe, ADIF y del propio ministerio se ha tratado de asegurar, al máximo y en el mayor número de ocasiones, que el nivel de ocupación de los vagones sea el adecuado. Es absolutamente imposible asegurarlo en la totalidad de las ocasiones.

Muchas gracias.

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

— **MOTIVO DE LA SUPRESIÓN EL 25/01/2021 DEL TREN DE RENFE CERCANÍAS VALENCIA DE LA LÍNEA C-1 GANDÍA-VALENCIA NORD CON SALIDA A LAS 14:25 HORAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034230).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000846).

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gamazo Micó, puede usted formular la siguiente pregunta.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente.

Señora secretaria, ya que usted ha nombrado al Gobierno del Partido Popular me va a permitir que le recuerde que el 18 de diciembre de 2017 el Gobierno del Partido Popular presentó en la ciudad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 18

de València el Plan Director de Cercanías de la Comunitat Valenciana, con una inversión total estimada de más de 1436 millones de euros. Este es un plan que olvidaron los socialistas al llegar al Gobierno tras la moción de censura, que contemplaba, entre otras iniciativas vitales para el desarrollo y cohesión de toda la Comunitat Valenciana, la primera fase del tren de la costa, que uniría la capital de Valencia, Valencia, con la ciudad de Alicante, con la duplicidad de la línea 1, que es la que nos corresponde en esta pregunta, del núcleo de cercanías de Valencia entre Cullera y Gandía y la conexión del último municipio del litoral de la provincia de Valencia. Me estoy refiriendo a la ciudad de Oliva.

Ante la continua inacción de los socialistas, todos los grupos parlamentarios del Parlamento valenciano, de las Corts Valencianes finales de 2019 —todos, incluido el socialista— instaron al Gobierno, al ministro de Fomento entonces de Fomento, a que reactivara el Plan de Cercanías en la Comunitat Valenciana. Pero ustedes, el Gobierno, y en especial el señor ministro, como si oyeran llover; no hicieron ni caso. Han de rectificar, han de abandonar la inacción y ejecutar las inversiones previstas en el plan director de mejora de los servicios de cercanías de la Comunitat Valenciana, que ustedes, por puro sectarismo ideológico —me refiero al Gobierno, no a usted, señora Rallo—, abandonaron completamente. Entre las inversiones, se preveía destinar más de 351 millones de euros a la línea de Cercanías C1 que une Valencia con Gandía en estos momentos, desglosados en la duplicación de la vía del tramo Cullera-Gandía, con 139 millones de euros; la renovación de las vías actuales, con 54 millones; la prolongación hasta Oliva de la línea ferroviaria, por más de 120 millones; la supresión de doce pasos a nivel, por cerca de 22 millones de euros; la instalación de bloqueo automático en vía doble banalizada y la sustitución de enclaves eléctricos. En la línea C-1 seguimos en estos momentos sin duplicar la vía ferroviaria entre Cullera y Gandía. El Gobierno se escuda en eternas redacciones de proyectos que delatan las obras y sigue sin concretar su inicio, algo que reclama la ciudadanía, los usuarios del tren y los vecinos de las comarcas.

Señora secretaria, ¿tienen ya algún plazo previsto para el fin de la redacción del proyecto de construcción para la duplicación de la línea ferroviaria entre Gandía y Cullera que redujera el tiempo de viaje de los usuarios y los retrasos de los trenes de la línea C-1? Si me puede responder, perfecto. Si no, ¿me puede responder a la pregunta de por qué se canceló el tren Gandía-Valencia Nord de las 14:25 horas del 25 de enero de 2021?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra la señora secretaria general de Transportes y Movilidad.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Gamazo, el tren de las 14:25 del día 25 de enero de la línea C-1 entre Gandía y Valencia Nord tuvo un problema en relación con la infraestructura, concretamente por una regulación operativa del cruce de los trenes. Salió de Gandía a la hora establecida y llegó con nueve minutos de retraso en relación con su horario oficial.

Las preguntas que se refieren al ámbito de las infraestructuras no corresponden a mi ámbito de responsabilidad, sino al ámbito de la Secretaría General de Infraestructuras, pero sí le puedo decir que el Plan de Cercanías presentado por el ministro Íñigo de la Serna se está ejecutando de acuerdo con lo previsto y que no se ha establecido ningún retraso. Otra cuestión es que sí se haya querido priorizar aquellas medidas de mayor impacto para los usuarios, porque mejoran los tiempos y tienen que ver con la puntualidad y con evitar cancelaciones. Estas medidas muchas veces no están relacionadas con la ejecución de ambiciosas obras de infraestructuras, que sin duda serán necesarias y que tendrán sus ritmos, porque los proyectos los hacen los técnicos y los aprueban los técnicos y licitan las obras. Aquí no hay ningún componente de tipo ideológico, y se puede usted imaginar que el ministro Ábalos no está en la línea de retrasar las obras en el entorno de cercanías de Valencia.

En todo caso, a través de este plan de acción que antes mencionaba, sí se ha querido priorizar aquellas actividades que tenían un impacto más claro y más inmediato de cara a la fiabilidad y a la puntualidad de los servicios.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 19

- **MOTIVO DE LA SUPRESIÓN DEL TREN DE RENFE CERCANÍAS VALENCIA DE LA LÍNEA C-1 GANDÍA-VALENCIA NORD CON SALIDA PROGRAMADA A LAS 15:26 HORAS DEL 25/01/2021 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034231).**
AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000847).

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

Señor Gamazo Micó, tiene usted la palabra para la siguiente cuestión.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Las cancelaciones de servicios y los retrasos en la circulación se han convertido en algo habitual en todas las líneas de cercanías de Valencia. A la necesidad de una mejora estructural en forma de inversiones se han añadido manifiestos errores en la gestión ordinaria, incluida la mala gestión de recursos humanos, para poder llevar a cabo la operación diaria. Y no lo decimos solo nosotros o los usuarios del servicio ferroviario de las cercanías, se ha quejado también el Sindicato Español de Maquinistas y de Ayudantes Ferroviarios. El Semaf señaló que la responsabilidad de los retrasos y supresiones producidos se debe a la falta de personal y déficit en el mantenimiento del material, además de la ineficiente gestión de los responsables, que ha provocado la situación actual de colapso del servicio público. A esta ineficiente gestión se unen unas inversiones presupuestarias totalmente insuficientes en los Presupuestos Generales del Estado de 2021. Así lo consideramos nosotros y lo denunciamos en su día y así opinan las plataformas de los usuarios del servicio de cercanías de Valencia.

Los presupuestos del Ministerio de Transportes se olvidaron de los usuarios valencianos de las cercanías que solamente pedían que las incidencias en cercanías de Valencia desaparecieran, que las líneas de media distancia dejaran de sufrir retrasos, cancelaciones y restricciones y que se ofreciera en plena pandemia un servicio más seguro, reforzando frecuencias. Unas peticiones más que justas. Los Presupuestos Generales del Estado también se olvidaron de la prolongación de la línea férrea C-1 del núcleo de cercanías de Valencia entre los municipios de Gandía y Oliva, por mucho que diga que el Plan de cercanías que se tiene en consideración está arrinconado. La ampliación de la línea C-1 hasta la ciudad de Oliva, tal y como contemplaba el Plan de cercanías de la Comunidad Valenciana presentado por el ministro Iñigo de la Serna, es la primera fase del tren de la costa. Por cierto, un tren que, por voluntad del Gobierno de Rodríguez Zapatero en 2010 tuvo que reiniciar todos los estudios y los trámites desde cero, cuando ya se habían iniciado con un Gobierno del Partido Popular desde el Ministerio de Fomento en 1998. Los valencianos seguimos sin tren a Oliva, sin tener la duplicación de la vía Cullera-Gandía, con retrasos y supresiones como el de la pregunta en cuestión. ¿Cuál es el motivo, señora Rallo, de la supresión del tren de Renfe Cercanías Valencia de la línea C-1 entre Gandía y València Nord con salida programada a las 13:55 horas el 25 de enero de 2021?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señora Rallo, tiene usted ahora la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Gamazo, el impacto del servicio al que se ha referido en su pregunta fue también motivado por el conflicto con el colectivo de conducción. Se ha referido usted principalmente a tres cuestiones. La primera de ellas es la relativa al material rodante. En este aspecto, se han llevado a cabo, dentro del plan de acción que antes mencionaba, diversas actuaciones para reforzar la capacidad de los talleres de Renfe en el entorno de Valencia. En primer lugar, ha entrado en funcionamiento un nuevo torno que supone que diariamente se dispone ya, para la prestación del servicio de cercanías en Valencia, de una media de dos trenes más, ya que no tendrán que desplazarse a otras ciudades para realizar las labores de mantenimiento. Además, a lo largo de este año 2021 se va a mejorar la gestión de los talleres de Valencia y se va a reforzar la gestión del mantenimiento y de la flota en todo el ámbito de la Comunidad Valenciana, con las repercusiones positivas que esto va a tener en la disponibilidad de material.

En cuanto al tema de personal, antes le reconocía que la pandemia ha supuesto un retraso en la incorporación de personal en Renfe. Renfe es una empresa pública y los procesos de incorporación de personal en las empresas públicas tienen procedimientos, que son los mismos ahora que antes, que suponen una supervisión muy activa por parte de Hacienda, y Renfe está trabajando con la máxima

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 20

celeridad posible dentro del marco normativo al que tiene que someterse, ahora igual que antes. Ya le he mencionado la incorporación de los veinte maquinistas que empezarán la formación ahora, en junio, para prestar ya servicios a partir de septiembre, y en los próximos meses se irán incorporando nuevos maquinistas a toda la red.

En cuanto al tema de infraestructuras, me remito a mi respuesta anterior porque no forma parte de mis competencias y atribuciones específicas.

Muchas gracias.

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

— **MOTIVO DE LA SUPRESIÓN DEL TREN DE RENFE CERCANÍAS VALENCIA DE LA LÍNEA C-1 ENTRE GANDÍA Y VALENCIA NORD CON SALIDA PROGRAMADA A LAS 13:55 HORAS DEL 25/01/2021 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034232).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000848).

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gamazo Micó, puede usted hacer la siguiente pregunta.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Señora secretaria, seguimos interesándonos por el deficitario servicio de la línea ferroviaria C-1 del núcleo de cercanías de Valencia.

Supongo que le constarán las numerosas alegaciones que presentaron los ayuntamientos de Valencia en defensa de un trazado más justo, accesible y sostenible de la línea ferroviaria del tren de la costa a su paso por la comarca de La Safor, un tren que no deja de ser una prolongación de la línea C-1 del núcleo de cercanías de Valencia, hasta Gandía en estos momentos, hasta Oliva en su momento. Los plenos de los ayuntamientos instaron al Gobierno a que incluyera en el trazado de la línea ferroviaria un apeadero en el hospital comarcal Francesc de Borja de Gandía, la creación de las estaciones en los municipios de Bellreguard y Oliva, en este caso en el centro del casco urbano. Al mismo tiempo, les imploraban al ministerio y a ADIF que no desmantelaran las actuales estaciones de Xeraco y Gandía, ubicadas, en el caso Gandía, en el centro la ciudad. Nadie en la ciudad de Gandía quiere que se desmantele esa estación y se traslade al extrarradio de la ciudad, en un polígono industrial. Nadie lo quiere, y todos están esperando alguna respuesta del ministerio, respuesta que no llega. Aprovecho para recordarle que los alcaldes están esperando estas respuestas, no solo la de Gandía que, por cierto, es del Partido Socialista.

Por cierto, señora secretaria, ¿tiene ya una fecha prevista para la entrega de la evaluación ambiental para la obtención de la declaración de impacto ambiental para el tramo Cullera-Gandía y Gandía-Oliva-Denia, de esta ampliación de la línea 1 de cercanías de Valencia? Mientras el tren sigue sin llegar a Oliva, sus vecinos y los de las poblaciones de su alrededor continuarán desplazándose a Gandía y Xeraco, sufriendo las supresiones de trenes como el que nos ocupa en la pregunta. ¿Por qué se suprimió el tren Gandía-Valencia del 25 de enero a las 15:26 horas?

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

Señora Rallo, tiene usted la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Gamazo, el tren al que ha hecho referencia tuvo de nuevo su causa en el conflicto que existió en esos días con el colectivo de conducción. Respecto al resto de cuestiones sobre la declaración de impacto ambiental, el cierre de apeaderos o la construcción de apeaderos son preguntas referidas a la infraestructura y seguro que tiene ocasión de hacérselas al secretario general de Infraestructuras en alguna otra ocasión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 21

— **MOTIVO DE LA SUPRESIÓN EL 25/01/2021 DEL TREN DE RENFE CERCANÍAS VALENCIA DE LA LÍNEA C-2 VALENCIA NORD-XÀTIVA CON SALIDA PROGRAMADA CON DESTINO XÀTIVA A LAS 15:05 HORAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034233).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000849).

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gamazo, tiene usted la palabra para formular la siguiente pregunta.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente.

El plan de mejora de los núcleos de cercanías de la Comunitat Valenciana, ese que presentaba el Gobierno del Partido Popular, y que ha sido ignorado por este Gobierno, proponía la línea C-2 de las Cercanías de Valencia, la renovación de vía y catenaria entre La Pobla Llarga y Silla por más de 84 millones de euros, y entre Xàtiva y L'Alcúdia por más de 20 millones, además de la construcción de nuevas infraestructuras entre L'Alcúdia y Moixent por cerca de 25 millones de euros.

Señora Rallo, cuando hoy me intereso por el motivo de la supresión del tren de la línea C-2 Renfe Cercanías del 25 de enero de las 15:05 con salida Valencia y destino Xàtiva es porque, reglamentariamente, no le puedo preguntar por los retrasos y cancelaciones producidos con posterioridad a esa fecha, que son continuos.

El 11 de junio, sin ir más lejos, el tren de cercanías València-L'Alcúdia de Crespins con horario programado de salida a las 15:23 horas y llegada a las 16:26 horas salió siete minutos después, siete minutos después en un trayecto de una hora, quedando detenido en la primera parada que es Alfafar, y que está a escasos cuatro minutos de Valencia, a las 15:45 horas. La reflexión de una de las usuarias de ese tren era: Tenéis suerte de que la gente necesite el transporte público, porque si no Renfe ya habría quebrado.

El 31 de marzo se suspendieron veinticinco trenes de las cercanías de Valencia. Todos los días se suprimen trenes incumpliendo los horarios y perjudicando a los estudiantes y a los trabajadores de la Comunitat Valenciana, en particular de las provincias de Valencia y Castellón que necesitan desplazarse a las grandes ciudades. Esa es la triste realidad que sufrimos los valencianos y las valencianas. Ese día, el 31 de marzo, en dos horas siete trenes de todas las líneas de cercanías de Valencia fueron cancelados. Por la mañana hubo una ronda de cancelaciones, un auténtico carrusel de cancelaciones. A las 7:16 empezó con la cancelación del tren de las 8:28, València Nord-Buñols; de las 8:25, Castelló-València Nord; de las 7:41, València Nord-Gandía; de las 7:25, Buñol-València Nord; de las 7:10 València Nord-Castelló; de las 7:05 Buñol-València Nord, y de las 6:33, L'Alcúdia de Crespins-València Nord. Un día antes del 31 fueron suspendidos también trenes, justo los trenes que utilizan los trabajadores y los estudiantes. Un escándalo que ha de cesar, porque los valencianos merecemos unas cercanías dignas y merecemos que el Gobierno deje de batir records de cancelaciones y de retrasos en los trenes cada día.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señora Rallo, tiene usted la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Gamazo, la verdad es que desconozco todo lo que pudo ocurrir el 31 de marzo y lo que pudo ocurrir en el tren al que se refería del mes de junio. Cuando uno va en un tren de cercanías y se para el tren y tiene un retraso es realmente, desde el punto de vista del usuario, de la persona que va en el tren y que necesita llegar a su puesto de trabajo, a su lugar de estudio, a una cita médica o a lo que sea, no voy a decir desesperante, pero sí que es frustrante. En ese sentido —yo también soy usuaria de cercanías y también lo he sufrido en alguna ocasión— hay que trabajar, y en ello estamos, empeñados en tratar de minimizar esas incidencias que lamentablemente en cualquier servicio ferroviario ocurren y van a seguir ocurriendo porque los imprevistos en la infraestructura o en los trenes pueden pasar. Eso sí, hay que trabajar para que sean los mínimos posibles. Esa es la prioridad en estos momentos.

Dentro del plan de acción se ha llevado a cabo una auditoría para determinar las causas de los retrasos y de las cancelaciones y, de esa manera, poder actuar en todos los elementos en los que se puede actuar a corto plazo, porque en las obras de infraestructura veremos los efectos de aquí a diez

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 22

años, de aquí a ocho años, de aquí a seis años. Ahora la prioridad es tratar de minimizar que los usuarios se vean afectados en su movilidad del día a día. Eso es, para nosotros, por inmediato, lo más importante en estos momentos, sin perjuicio —repito— de que seguro que tiene ocasión de preguntar al secretario general de Infraestructuras por el desarrollo de las distintas actuaciones específicas, que verán sus frutos en el medio plazo. Las obras de infraestructuras, independientemente del Gobierno que esté, tienen unos periodos de planificación, de redacción de los proyectos y de ejecución de las obras que son largos. Y eso teniendo en cuenta que en España tenemos un nivel de ejecución rápido, por decirlo de alguna manera, respecto a otros países de nuestro entorno.

Con ello, lo que quiero decir es que entendemos perfectamente la frustración que causa en los usuarios cuando hay un retraso o una cancelación en un tren, y que nuestra prioridad en estos momentos es trabajar para que ello ocurra lo mínimo posible.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **MOTIVO DE LA SUPRESIÓN DEL TREN DE RENFE CERCANÍAS VALENCIA DE LA LÍNEA C-6 ENTRE CASTELLÓN Y VALENCIA NORD CON SALIDA PROGRAMADA A LAS 17:00 HORAS DEL 25/01/2021 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034234).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000850).

— **MOTIVO DE LA SUPRESIÓN DEL TREN DE RENFE CERCANÍAS VALENCIA DE LA LÍNEA C-1 VALENCIA NORD-GANDÍA CON SALIDA PROGRAMADA A LAS 19:26 HORAS DEL 25/01/2021 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034235).**

AUTOR: GAMAZO MICÓ, ÓSCAR (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000851).

El señor **PRESIDENTE**: Para las siguientes preguntas, tiene la palabra el señor Gamazo Micó.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, presidente.

Llegamos al final del recorrido, a las dos últimas preguntas que vamos a acumular. La proliferación de plataformas y de colectivos de usuarios de las cercanías que defienden un servicio de transporte público de calidad en la Comunitat Valenciana es el botón de muestra del penoso servicio público prestado a la ciudadanía. Ha hecho referencia usted al plan puesto en marcha en febrero del año pasado. En marzo del año pasado los usuarios de cercanías se manifestaban en la Estació del Nord de Valencia, dado el dantesco panorama que pintan las cercanías. Si el sectarismo no hubiera entrado en el Ministerio de Fomento, hoy los usuarios del tren en Valencia estaríamos bastante mejor, porque el plan de mejora de cercanías estaría en marcha, y esos 1436 millones hubiesen estado ya en marcha, si no ejecutados parcialmente, sí parcialmente y de forma importante. Y eso hubiese producido que se hubiesen suprimido pasos a nivel, ahorrado tiempo de recorrido, renovado y ampliado las líneas de cercanías del núcleo de Valencia no solo en infraestructura, sino también en material móvil, con la adquisición de cincuenta y dos nuevos trenes.

Por culpa de la inacción del Gobierno, señora Rallo, el servicio público de transporte ferroviario en Valencia ha empeorado considerablemente. Y por culpa de ese pasotismo, sus socios de Gobierno en Valencia —socios de moción de censura y de investidura aquí en Madrid, y de los raquíticos presupuestos para los valencianos aquí en Madrid—, los nacionalistas de mi comunidad, están pidiendo y reclamando al Gobierno la transferencia para la Generalitat Valenciana de las competencias para gestionar directamente las cercanías. ¿Piensa el Gobierno conceder esa petición a los nacionalistas de la Comunitat Valenciana? Se ha llegado a esas peticiones, porque para los valencianos se ha convertido en habitual, lamentablemente, acudir a una estación y encontrarse con que tu tren, el que te lleva a trabajar o el que te lleva a estudiar, se ha cancelado, con que no tienes información previa más allá de unos minutos antes en la red, con que esas *app*, a las que usted ha hecho mención, no funcionan. Yo le puedo poner ejemplos de pantallazos de gente donde la *app* le dice que el tren va a estar en cinco

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 23

minutos, y el tren ha sido cancelado en la estación. Esa es la realidad del día a día de los valencianos. Las informaciones no llegan a los usuarios de Renfe.

Por eso, señora Rallo, lo que le pedimos los valencianos y le reclamamos —usted es valenciana también y, por tanto, debemos abanderarlo entre todos— son hechos, gestión y trabajo por parte del Gobierno. Menos carcajadas y palabras huecas, y más trabajo en beneficio de la mejora de la movilidad y la conectividad ferroviaria de los valencianos. No es mucho pedir. Como le decía al principio, los valencianos únicamente están pidiendo al Gobierno que les ofrezca un servicio digno y de calidad sin restricciones, sin cancelaciones, sin las continuas suspensiones de trenes en todas las líneas del núcleo de cercanías de Valencia que les impiden llegar a sus puestos de trabajo a tiempo y les impiden llegar a sus facultades o institutos para estudiar a tiempo. Simplemente eso, cumpla.

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

Señora Rallo, como se han acumulado puede responder a las dos preguntas.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Gamazo, nos pide hechos, nos pide acción y nos pide trabajo, y eso es, precisamente, lo que estamos haciendo.

Dice que no más carcajadas. No quiero hacer ni comentarios, porque jamás nadie en el ministerio se ha reído de ninguna reclamación —absolutamente legítimas— de los usuarios de los servicios de cercanías, que para nosotros son vitales. El ministerio —que es el conjunto de la sociedad española, porque, al final, no olvidemos que el presupuesto público es el presupuesto que se forma con las aportaciones de todos los españoles— dedica cada año casi 1000 millones al mantenimiento de los servicios ferroviarios, obligación de servicio público, y entre ellos, está incluido el importe destinado a nuevos trenes, que ya están adquiridos y que requieren un tiempo de fabricación —da igual el Gobierno que esté, porque esos trenes necesitan un tiempo de fabricación—. El presupuesto del 2021 incluye la partida para el mantenimiento de las obligaciones de servicio público que estaba prevista en el contrato —contrato que se negoció y cuyo contenido fue el que se estableció durante el Gobierno del Partido Popular— y el plan de cercanías está en marcha, con el ritmo de ejecución que ha permitido el desarrollo de los proyectos, de los estudios y de las obras. Nadie ha parado ninguna de las actuaciones que estaba prevista por parte de ADIF, casi diría que todo lo contrario: se han intentado acelerar al máximo todas las ejecuciones de las obras.

En este sentido —le vuelvo a decir—, yo desconozco si la *app* no funciona correctamente, no tenía yo esa idea, pero, desde luego, veremos el tema con Renfe para que se hagan las mejoras técnicas que se necesiten, porque el tener información real, de buena calidad, sobre el funcionamiento y el tiempo en el que va a pasar tu tren es absolutamente esencial, y esa es la prioridad. Ahora, y sin perjuicio de que el Plan de Cercanías siga su curso de acuerdo con la previsión, nuestra voluntad es con hechos, con acción, con trabajo, porque desde luego todos los que participan en esta realidad —tanto desde Renfe como del ministerio y las dos secretarías generales, así como por supuesto desde la secretaría de Estado— estamos absolutamente volcados por mejorar de manera relevante el funcionamiento de las cercanías de Valencia. Y lo que sí que le pido es que no diga que no más carcajadas porque jamás nadie del ámbito del ministerio ha dado ningún signo de falta de respeto a los usuarios en las reclamaciones legítimas que pueden hacer para disponer de un servicio público de calidad como, desde luego, se merecen.

Muchas gracias.

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

Con esta contestación damos por terminadas las preguntas correspondientes a la Secretaría General de Transportes y Movilidad. Así que, muchísimas gracias por su atención y por su contestación.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias a todos y buenos días.

El señor **PRESIDENTE**: Si la tenemos otro día por aquí, bienvenida será de nuevo. Gracias.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 24

— INICIATIVAS QUE HA PUESTO EN MARCHA EL GOBIERNO PARA FOMENTAR EL ALQUILER SOCIAL DE VIVIENDAS.

AUTOR: BRAVO BARCO, EVA (GS)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 232, DE 03 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000794).

El señor **PRESIDENTE**: Antes de empezar con el siguiente bloque de preguntas, de verdad, señorías, aunque no lo parezca con que haya dos diputados hablando aquí ya retumba demasiado. Yo les ruego que hagan ese esfuerzo. En fin, yo entiendo que esta sala para estos asuntos tiene ese inconveniente. Así que les ruego, por favor, en lo que puedan, el máximo silencio posible, aunque entiendo que sea difícil a veces porque haya que hacer algún intercambio de impresiones.

Damos la bienvenida al señor secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, a don Francisco David Lucas, y las gracias por atender la petición y comparecer para responder a todas las cuestiones que los señores diputados y las señoras diputadas vayan a plantearle hoy. Sin más dilación, vamos a comenzar por la pregunta de la señora Bravo Barco.

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

Gracias, señor secretario general. El artículo 47 de la Constitución reconoce el derecho de los españoles a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, y los poderes públicos tienen la obligación constitucional de dar contenido a dicho derecho. Todos los expertos y todas las administraciones coinciden en que uno de los instrumentos más eficaces para caminar en esta dirección es el de la promoción de un parque de vivienda social. Sin embargo, todos los estudios apuntan a que este es muy escaso en nuestro país. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

Mientras en España la vivienda social en alquiler supone aproximadamente el 2,5% del parque de vivienda, en países como Holanda o Dinamarca este porcentaje alcanza el 30% y la media de la Unión Europea es superior al 9%. Una razón de este desequilibrio, que aparece en el informe de 2020 del Observatorio de Vivienda y de Suelo sobre vivienda social en España, hay que encontrarla en que la inversión en vivienda protegida en nuestro país a lo largo de las últimas décadas se ha destinado principalmente a la compraventa de vivienda. Pero no es esa la única razón, también ha jugado un papel decisivo el abandono de las políticas de vivienda durante los años de Gobierno del Partido Popular. Fíjense, señorías, entre 2011 y 2018 la vivienda protegida cayó de 58000 viviendas anuales a apenas 5000 viviendas públicas, colocándonos a la cola de Europa en vivienda destinada a alquiler social. Y no solo fue una política deliberada de recorte presupuestario en inversión en nueva vivienda social sino que se llegó incluso en algunas comunidades autónomas, como en Madrid, a malvender de forma ilegal a fondos de inversión la poca vivienda de alquiler social que existía. Sí, a malvender de forma ilegal, no porque lo digamos nosotros sino porque así se ha dictaminado por los tribunales de justicia.

En definitiva, por esta y por otras causas, pese a que todos los organismos coinciden en que es un instrumento importantísimo, la realidad es que la vivienda de alquiler constituye un instrumento de política de vivienda escasamente desarrollado en contraste con los principales países europeos. En consecuencia, un parque público de viviendas de alquiler es un elemento fundamental para contribuir a garantizar que todos, y especialmente los más vulnerables, puedan acceder y disfrutar del derecho a la vivienda que les reconoce la Constitución para, de esta manera, poder desarrollar su proyecto de vida. Ante esta situación queremos saber qué iniciativa ha puesto en marcha el Gobierno para fomentar el alquiler social de vivienda. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señora Bravo Barco. Seguidamente, toma la palabra el señor Lucas Parrón para contestar la pregunta.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señora Bravo. Como bien ha dicho, cuando iniciamos esta nueva etapa de Gobierno nos encontramos con varios problemas fundamentales. El primero de ellos era un sistema tipo recorte presupuestario en materia de vivienda; el segundo era la falta de apuesta por la vivienda pública, como bien ha dicho, no solamente por la ausencia de proyectos de impulso de vivienda pública sino incluso por la venta de parte de ese parque público de vivienda, que ya exiguo de por sí se convirtió aún en más escaso por esa venta pública de vivienda que se llevó a cabo en algunos territorios, por la inestabilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 25

del mercado de la vivienda e incluso por la falta de ayudas ante el gran esfuerzo familiar y personal que se realizaba por muchas de las familias españolas.

Por eso, el Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, empezó a realizar grandes esfuerzos para fomentar el alquiler social y asequible como uno de los principales objetivos para dar cobertura a uno de los principales problemas, como bien ha puesto de manifiesto en su exposición. Lo tengo que decir, además, porque a pesar de que las competencias en materia de vivienda son de las comunidades autónomas, el Gobierno no ha querido eludir ningún tipo de acción política que estableciera medidas complementarias que ayudaran a generar un parque público de vivienda en todos los territorios españoles. Además, siendo conscientes de la necesidad de incrementar esta oferta de vivienda en alquiler como elemento consustancial y estructural para solventar los problemas en materia de vivienda, hemos impulsado colateralmente una serie de medidas en cuanto a ayudas a las familias más necesitadas para intentar que todas las personas, todas las familias, que necesiten una vivienda digna puedan tener acceso a la misma.

En cuanto a su pregunta, concretando, voy a detallar las medidas que se han puesto en marcha en el marco de lo que hemos denominado Plan de Vivienda para el Alquiler Social Asequible, que está financiando el ministerio. Habrá otras preguntas en esta Comisión en las que haré referencia también a las ayudas específicas del Plan Estatal de Vivienda, pero en lo que es el Plan de Vivienda para el Alquiler Social Asequible estamos trabajando en dos ejes fundamentales.

El primero de ellos es conformar un parque público de vivienda social. Es verdad, como comenta, que son 290 000 viviendas las existentes en estos momentos en los parques públicos de vivienda de comunidades autónomas y ayuntamientos. Nosotros lo que estamos intentando impulsar es la creación de un parque directamente por parte del Estado —en coordinación con entidades locales y comunidades autónomas— de 44 000 viviendas para personas o unidades de convivencia con ingresos limitados que encuentren en el mercado de alquiler actual dificultades para poder acceder a la vivienda, o que no teniendo ninguna solución habitacional puedan acceder a este parque público de viviendas.

Se actúa en cuatro líneas de actuación. La primera de ellas es la que se financia a través de los programas del Plan Estatal de Vivienda, en coordinación con las comunidades autónomas y ayuntamientos. Son exactamente 4769 viviendas. El segundo grupo son las viviendas conveniadas con entidades locales en las zonas más tensionadas de precios del alquiler. Estamos hablando de 6805 viviendas. El tercero, las viviendas impulsadas directamente por el ministerio a través de Sepes en suelos propios del Estado, principalmente suelos que habían sido previamente del Ministerio de Defensa, que son alrededor de unas 13 861 viviendas. Y luego, recientemente, hemos incorporado otras 20 000 viviendas con cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, con 1000 millones de euros de los fondos europeos. Este es el primer gran eje de actuación.

El segundo eje de actuación, somos conscientes de que estas 44 000 viviendas van a tardar en construirse, porque en muchos casos hay que planificar los suelos, hay que urbanizarlos, hay que edificarlos y hay que poner las viviendas a disposición. Sin embargo, somos conscientes de la realidad y, por tanto, no cejamos en el intento de llegar a acuerdos con el sector privado para generar un fondo social de viviendas. Estamos hablando de 56 000 viviendas. Esta gestión que se está llevando a cabo enlaza muy bien con lo que ya manifestaba el Real Decreto-ley 37/2020, cuando señalaba la necesidad de complementar el Fondo Social de Viviendas constituido por inmuebles de las entidades de crédito plenamente operativo, con una iniciativa paralela o equivalente en el ámbito de las sociedades y fondos especializados en el alquiler residencial, instrumentando su participación reglada y favoreciendo su colaboración con las administraciones territoriales competentes para dotar de nuevos instrumentos al servicio de las políticas sociales y vivienda.

Este eje se estructura en tres partes fundamentales. La primera de ellas es el incremento del Fondo Social de Vivienda que en estos momentos tienen las entidades bancarias, acordado con el Estado hasta un máximo de 11 000 viviendas. Se prórroga el acuerdo y se incrementa en un 10 % más con el que existía previamente. Se ha firmado un protocolo también con Sareb para poder alcanzar una cifra de puesta a disposición de 15 000 viviendas a comunidades autónomas y ayuntamientos, protocolo que se firmó el pasado 17 de febrero. Y luego estamos trabajando con entidades gestoras de vivienda en alquiler para la disposición de un porcentaje significativo de su parque de viviendas de alquiler asequible social, pudiendo llegar hasta 30 000 viviendas.

En conclusión, creo que hemos estado impulsando una batería de medidas que generen un parque público y un fondo social de viviendas que dé cobertura a las necesidades que en estos momentos hay en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 26

el país. Esto no se puede hacer de otra manera que no sea en colaboración con las comunidades autónomas, en colaboración con los ayuntamientos y, por supuesto, en colaboración con el sector privado. Para ello estamos intentando generar y poner en marcha una política de vivienda social, impulsando medidas que faciliten el disfrute de una vivienda digna y adecuada, de manera muy particular en alquiler, elaborada con diálogo y respetando las competencias que regula nuestra Constitución, pero siempre pensando en aquellos que son más vulnerables, que necesitan más de la acción pública y garantizando la seguridad jurídica necesaria para que este parque de viviendas sea estructural, no sea coyuntural y no esté al albur de las posibles ventas que alguien quisiera realizar en un futuro próximo. Este es el trabajo que venimos realizando. Debemos esperar, pues son viviendas que tardan en construirse, pero estarán a disposición de los ciudadanos lo antes posible.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señor secretario general.

— **CONSTRUCCIÓN CON FONDOS EUROPEOS DE 20 000 VIVIENDAS DE ALQUILER.**
AUTOR: ZURITA EXPÓSITO, ANA MARÍA (GP)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 270, DE 12 DE MAYO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/001031).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Damos paso a la siguiente pregunta, la número 6: Construcción con Fondos Europeos de 20 000 viviendas de alquiler. Autora, la diputada del Grupo Parlamentario Popular, doña Ana María Zurita Expósito, que tiene la palabra para formular la pregunta. Muchísimas gracias.

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

Muy buenos días a todos y muchas gracias al señor secretario general por venir a comparecer una vez más. Reproduzco mi pregunta: ¿Las 20 000 viviendas de alquiler anunciadas con los fondos europeos son las mismas que anunciaron en 2018?

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señora diputada. Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, presidente.

Señora Zurita, como he comentado hace un momento, son varias líneas de actuación las que venimos desarrollando, y esas líneas de trabajo se sustancian sobre la base de esas a las que usted ha hecho referencia —las que se contemplaban en el anterior Plan 20 000, ahora Plan de vivienda para el alquiler asequible—, pero estas 20 000 viviendas no son esas viviendas. En estos momentos estamos hablando de 24 000 viviendas y se suman otras 20 000 más, que son las que se están impulsando con los 1 000 millones que, a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, está impulsando el Estado. Por tanto, estamos hablando de 44 000 viviendas para la conformación del parque público de vivienda.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor secretario general. Tiene la palabra de nuevo, si quiere hacer uso de ella, la diputada Ana María Zurita Expósito.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: No nos creemos nada. Si usted lee lo que viene redactado en la componente dos de Plan de Transformación, Recuperación y Resiliencia parecen otras viviendas, en principio: aportación de suelo público, subvenciones a la construcción de un parque de vivienda sostenible para alquiler, colaboración público privada. Parece interesante, a no ser que nos fijemos bien y leamos cuáles son las acciones a desarrollar. Textual, pone: identificación y movilización de suelo de titularidad pública susceptible de ser destinado a vivienda. Además, dice: se han identificado los suelos de SEPES, así como de comunidades autónomas y entidades locales. Y continúa: impulsar las licitaciones sobre suelo identificado para que el sector privado participe. Yo le pregunto si es como en Valencia, señor Lucas. A todo esto le añaden el plus de que tienen que ser viviendas sostenibles, energéticamente eficientes y que para ello hay 1 000 millones más. No sé a usted, pero a mí todo esto me suena muchísimo, porque son los mismos planteamientos, exactamente iguales, que los de las 20 000 viviendas que anunciaron en el 2018.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 27

Ustedes empiezan el discurso de las 20 000 viviendas allá a mediados del 2018, y después de casi tres años, el mismo discurso, y lo único real que tenemos son esas 300 viviendas en Valencia, de las que lo único conocido es la licitación; la última vez que usted vino estaban en licitación, me imagino que ya estarán redactando el proyecto de urbanización. Pero licitar un proyecto o redactarlo no es construir vivienda. Y nos vuelven a remitir a los suelos SEPES. Señor Lucas, todos sabemos dónde está el suelo de SEPES, pero no tiene suelo donde realmente hace falta, por lo que les debería dar vergüenza seguir anunciando desarrollos en la prensa. Le pongo dos ejemplos de mi tierra, los que anuncian de El Draguillo y Jinámar, donde todo el mundo sabe que se necesita un plan general o una modificación, que tarda como poco seis años, pero los siguen anunciando. Además, tienen ustedes congelada la ley de seguridad jurídica que hubiera resuelto estos problemas.

Volviendo a la colaboración público-privada, su Plan 20000, el mismo o el distinto, no podrán llevarlo a cabo mientras sigan las recomendaciones de sus socios de Gobierno de intervenir la propiedad privada y controlar el precio del alquiler. Con respecto a esto le pregunto: el otro día salía anunciado en prensa que el Estado recurriría el decreto de alquiler de Cataluña y cuál iba a ser el motivo —bueno, lo recurren, pero no lo suspenden—, pero hoy ya sale otra cosa. ¿Están ustedes en contra de que se controle la propiedad privada y se vulnere el artículo 33 o piensan que debe ser el Estado quien ponga las reglas para el control de la propiedad privada?

En cualquier caso, señor Lucas, no nos creemos nada. Tienen una oportunidad de poner en marcha los cimientos y asociarlos a la creación de un parque de vivienda social y asequible, pero no pueden seguir vendiendo humo. Llevan tres años con la misma cantinela y no hemos visto nada. Me imagino que la gente, al igual que nosotros, se acostumbra a que les vendan humo. Cuando llegaron al Gobierno en 2018 hicieron dos promesas, que iban a cargarse el Plan de vivienda del Partido Popular 2018-2021 y las 20 000 viviendas. El Plan de vivienda miren si ha dado de sí: hasta las compensaciones a los arrendadores con cargo al plan y con el mismo presupuesto del PP, porque ese aumento de 1600 millones que dicen, señor Lucas, por ahora solo es humo. Y las 20 000 viviendas... Fíjese hasta dónde lo estiran. Señor Lucas, yo solo le pido, por todas las personas que confían en su Gobierno para acceder a una vivienda, que se dejen de literatura, avancen en algo y se dejen de engañar a la gente.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora Zurita Expósito. Seguidamente tiene la palabra el señor Lucas Parrón.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Gracias, presidente.

Señora Zurita, lamento profundamente no su intervención, sino el gran desconocimiento que tiene sobre lo que está ocurriendo. Yo le invito no solamente a que vea lo que nosotros hacemos, sino a que hable con las comunidades autónomas y los ayuntamientos en los que gobierna su partido político. Le quiero recordar que este Gobierno ha firmado, a través del plan estatal, de esas 20 000 viviendas que usted no se cree, casi 5000 viviendas: 1872 con la Junta de Andalucía, 11 con Asturias, 61 con Baleares, 100 con Canarias, 93 con Cantabria, 216 con Castilla y León, 1148 con Cataluña, 96 con Galicia, 71 con Extremadura, 849 con Madrid, 231 con Murcia, 21 con La Rioja. Esos Gobiernos, a los que parece que usted no tiene acceso o que no le proporcionan información, están trabajando conjuntamente con el Estado, a través de SEPES también, aparte del plan estatal, en desarrollos en Buenavista, en Málaga, 1796 viviendas; en Sevilla, Cuartel de la Artillería y en Dos Hermanas, con 948 y 228, y así podría seguir. Hemos firmado acuerdos con el Ayuntamiento de Barcelona, vamos a firmar con el Ayuntamiento de Sevilla, con los ayuntamientos de Ibiza, Mallorca, Menorca y con diferentes municipios en Canarias y estamos en contacto con el Gobierno canario.

Usted podrá creer lo que considere, pero lo que sí tenemos claro es que nosotros, desde el Gobierno, lo que estamos haciendo es impulsar vivienda pública en alquiler; lo que no estamos haciendo es vender la vivienda pública en alquiler. Nosotros lo que estamos haciendo es firmar esos acuerdos con las administraciones territoriales, tanto con comunidades autónomas como con ayuntamientos, porque usted sabe que nosotros directamente no podemos gestionar viviendas, ya que constitucionalmente la competencia es de comunidades autónomas. En todo caso, muchas de estas viviendas están realizándose en suelos municipales y son los ayuntamientos quienes tienen que realizarla.

A parte estas viviendas, de estas 24 000 que tenemos en proceso de desarrollo, algunas incluso entregadas y firmadas, estamos trabajando ahora para poder obtener otras 20 000 viviendas más con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 28

cargo a los fondos europeos. No son estas 24 000, son otras 20 000 viviendas más, y lo estamos haciendo a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, es verdad, cumpliendo determinados criterios que ha marcado la Comisión Europea, especialmente con viviendas que sean eficientemente energéticas, que sean sostenibles. Para esto, hemos hablado y estamos hablando con ayuntamientos y comunidades autónomas para identificar y movilizar suelo de titularidad pública susceptible de ser destinado a viviendas, incluyendo la compra de los terrenos. Se está dando esta posibilidad de impulsar licitaciones sobre suelo ya identificado por parte estas comunidades y extender el modelo del derecho de superficie que estamos impulsando a comunidades autónomas y ayuntamientos. Lo que sí tenemos claro es que el problema de la vivienda es un problema complejo y ante la complejidad del mismo necesitamos establecer la colaboración suficiente y necesaria tanto con comunidades autónomas como con ayuntamientos, como también con el sector privado.

Usted elude hablar de lo que me ha preguntado y se va a otros temas de interés. Puede ser que corresponda hablarlos en otro momento, pero yo me quiero dirigir a lo que usted me ha preguntado, y usted me ha preguntado por esta propuesta. Por ello, le digo que esta propuesta es una propuesta sólida, son 44 000 viviendas las que se están impulsando desde el Estado. Dense cuenta de la magnitud: 290 000 viviendas públicas son las que tienen las administraciones después de cuarenta años de gestión de vivienda pública, y estamos impulsando 44 000 directamente de parque público y otras 56 000 que estamos intentando impulsar con el sector privado en ese ánimo de establecer esa colaboración que ustedes tampoco fueron capaces de llegar a concertar. Son 100 000 viviendas las que se están impulsando, aparte de las que me consta que comunidades autónomas y ayuntamientos por su cuenta están intentando también impulsar. Vamos a trabajar todos en la misma línea, pero yo le invito a que hable con los Gobiernos que su partido político tiene en los diferentes territorios para que le expliquen bien lo que están firmando con el Estado, porque lo que yo le he dicho está firmado y rubricado con ellos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor secretario.

— **ESTADO DEL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO DEL ANTEPROYECTO DE LEY ESTATAL POR EL DERECHO A LA VIVIENDA, ASÍ COMO PREVISIONES ACERCA DE ESTABLECER UN LÍMITE EN EL PRECIO DEL ALQUILER «EN DETERMINADAS LOCALIZACIONES» (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/029750).**

AUTOR:

OLONA CHOCLÁN, MACARENA (GVOX)

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)

ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)

DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)

FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)

VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)

FERNÁNDEZ RÍOS, TOMÁS (GVOX)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000862).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Damos paso a la siguiente pregunta, la número 25: Estado del expediente administrativo del anteproyecto de ley estatal por el derecho a la vivienda, así como previsiones acerca de establecer un límite en el precio del alquiler en determinadas localizaciones.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Esteban Calonje, para formular la pregunta o en su caso para intervención.

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

Señor Lucas, muchas gracias por su comparecencia. Es un gusto volver a verle por aquí.

Tenemos varias preguntas de este grupo parlamentario, que han sido contestadas por escrito, pero fuera de tiempo, y si se las volvemos a preguntar es porque realmente creemos que hay muchas vaguedades en las respuestas y que en muchas ocasiones no han contestado concretamente a lo que estábamos preguntando.

Empiezo por la pregunta 25. El 26 de febrero de 2020, durante la comparecencia en el Congreso del señor Ábalos, en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se anunció una iniciativa —y cito

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 29

textualmente— para permitir el control de precios en aquellas zonas que hayan experimentado subidas desorbitadas, aseverando que sería una medida oportuna, ponderada, tasada y proporcional, si bien es cierto que las circunstancias han cambiado, porque aunque ya ese 26 de febrero de 2020 el virus de Wuhan estaba entre nosotros, no fue hasta pasado el 8 de marzo cuando el Gobierno de España reconoció ya la eclosión de la pandemia, y esta crisis sanitaria sin precedentes llevó a la declaración del estado de alarma y originó un enorme impacto en la sociedad y en todos los sectores, entre los que se incluye el derecho constitucional a una vivienda digna.

Se inició entonces un proceso de elaboración por parte de su departamento de un anteproyecto de ley estatal por el derecho a la vivienda, en trámite de consulta y participación pública. Pues bien, dicho plazo finalizó ya el pasado 15 de noviembre de 2020. Queremos saber en qué estado se encuentra el expediente administrativo del anteproyecto de ley estatal por el derecho a la vivienda y si va a establecer el Gobierno un límite en el precio del alquiler en determinadas localizaciones. Estas preguntas que hemos formulado por escrito no han sido contestadas con precisión.

Esta es la pregunta. Tengo hasta tres minutos, ¿no?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Sí, tiene tres minutos. **(Pausa)**.

A continuación, tiene la palabra el señor secretario. Pensaba que me estaba preguntando si tenía tres adicionales y yo —que soy generoso con usted— se los iba a dar, pero no. Tiene usted la palabra señor secretario. Ha hecho la primera pregunta y luego formulará el resto de preguntas. Usted puede contestar ahora a la primera.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señoría. Es un placer estar con ustedes, además vamos a tener tiempo de hablar largo y tendido por todas las preguntas que hay, aunque las respuestas las han recibido —como bien comenta— por escrito.

En estos momentos, como bien conoce, estamos conformando el anteproyecto de ley del derecho a la vivienda, que es la primera propuesta de ley de vivienda estatal de la democracia desde la Constitución de 1978 hasta ahora. Es un proyecto complejo, es un proyecto que no se escapa a nadie que no ha visto la luz a lo largo de estos cuarenta años principalmente por esa complejidad. En este anteproyecto estamos intentando establecer determinadas cuestiones, como son la función social y el régimen de la vivienda, el régimen jurídico básico del derecho de propiedad respecto a la vivienda, la acción de los poderes públicos, la colaboración y cooperación entre administraciones, los mecanismos para proporcionar viviendas dignas asequibles, el régimen de actuación del Estado en materia de vivienda, la conformación de parques públicos, así como los derechos en operaciones de compra y arrendamiento de vivienda, en materia de vivienda y suelo, regulaciones de figuras como la del derecho de superficie, la cooperación y colaboración con fondos sociales de vivienda o también la acción pública, que constituye una garantía ciudadana para asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en la ley. También, como he dicho, estamos estableciendo mecanismos para frenar las subidas abusivas del alquiler en aquellas zonas tensionadas de los precios del alquiler. Se está trabajando en ese sentido y eso también estará contenido en la ley de vivienda.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor secretario.

Disponía de cuarenta segundos más para agotar su turno de intervención antes. ¿Lo va a agotar o pasamos a la siguiente pregunta?

La señora **ESTEBAN CALONJE**: ¿Ya lo he agotado?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): No, pero si quiere seguimos con la siguiente pregunta. Le habían quedado cuarenta y cinco segundos y entiendo que no va a hacer uso de ellos en esta pregunta que acaba de formular.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Sí, sí.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Pues adelante, tiene cuarenta y cinco segundos.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: La pregunta concreta no es la vivienda social, que obviamente tiene precio tasado, es si en la propiedad privada van a limitar los precios de alquiler.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 30

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias.
Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Dos cuestiones. Había dos preguntas, una de ellas en relación con el expediente administrativo de la ley estatal de derecho a la vivienda. Esto significa que, una vez que finalizó el trámite de consulta pública previa, se está trabajando en un texto articulado que responda a los objetivos según el procedimiento establecido en el artículo 26 de la Ley 50/1997.

En segundo lugar, en lo relativo al establecimiento de los límites al precio del alquiler en determinadas localizaciones, como usted pregunta en la segunda de las cuestiones que se plantea, en lo que se está trabajando por parte de este Gobierno es, en primer lugar, en posibilitar la declaración de zonas tensionadas de aquellas en donde se hace un gran esfuerzo familiar y personal y donde el incremento de los precios haya sido constante en un promedio de años, y en segundo lugar, en frenar las subidas abusivas del alquiler en zonas del mercado tensionado. Queremos que el esfuerzo que hagan los ciudadanos sea asumible por sus economías y queremos aumentar la oferta de viviendas a precios asequibles en esas zonas tensionadas. En este sentido, debe recordarse que para producir un incremento significativo de la oferta de vivienda en alquiler a precios asequibles, además del establecimiento de un marco legislativo adecuado que, sobre la base del acuerdo y la colaboración interadministrativa, permita afrontar los problemas de la vivienda, es necesario disponer de más recursos presupuestarios y, por supuesto, movilizar la vivienda vacía. Y en este sentido, en el sentido del presupuesto, he de decir que hemos incrementado el 373 % el presupuesto estatal de vivienda, pasando de 476 millones a 2250 millones, lo cual nos va a posibilitar hacer una política integral, una política incisiva y sobre todo que pueda cumplir los objetivos exigentes que va a marcar la ley de vivienda.

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor secretario.

— REUNIONES MANTENIDAS CON AGENTES, ORGANIZACIONES SOCIALES, ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y EMPRESAS DEL SECTOR PRIVADO PARA ABORDAR EL CONTROL DEL PRECIO DEL ALQUILER DE VIVIENDA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/029753).

AUTOR:

OLONA CHOCLÁN, MACARENA (GVOX)
RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)
FERNÁNDEZ RÍOS, TOMÁS (GVOX)
BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000863).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Damos paso a la siguiente pregunta, número 26: Reuniones mantenidas con agentes, organizaciones sociales, administraciones públicas y empresas del sector privado para abordar el control del precio del alquiler de la vivienda, también procedente de una pregunta al Gobierno con respuesta escrita formulada por el Grupo Parlamentario VOX.

Toma la palabra la señora Esteban Calonje para formular la pregunta.

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

El 21 de octubre de 2020 registramos la pregunta con respuesta por escrito, consultando acerca de la comparecencia del ministro de Transportes, y el ministro dijo que, tras oír a todos los agentes, redactaría la nueva ley de vivienda. Nosotros preguntábamos cuál había sido el resultado de esas reuniones y con qué agentes, organizaciones sociales y administradores se habían reunido. Ustedes nos han contestado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 31

que se han reunido con administraciones públicas, que el 26 de diciembre se han reunido con promotores públicos y privados, que el 3 de diciembre se han reunido con colegios, consejos y asociaciones, pero lo que queremos saber concretamente es con quiénes se han reunido, y en el caso de las entidades especializadas en el tercer sector en materia de vivienda y asociaciones representativas de la sociedad civil, con quiénes se reunieron y qué posibles medidas legislativas se analizaron.

Cuando nos dicen que el 26 de diciembre se reunieron con promotores públicos y privados y asociaciones representativas del sector de la construcción e inmobiliario, queremos saber, respecto a la necesidad de configurar un marco regulador estatal que reconozca el papel que tiene el sector en la economía y el empleo de España y su importancia estratégica a la hora de alcanzar los retos nacionales y europeos en materia de rehabilitación y el parque de viviendas en España, qué posibles medidas normativas se analizaron.

Cuando ustedes nos contestan que se reunieron con colegios, consejos y asociaciones de profesionales que operan en el ámbito de la vivienda el pasado 3 de diciembre, queremos saber, respecto a la necesidad de asegurar que la ley estatal por el derecho a la vivienda responda a la experiencia y conocimiento de los agentes especializados en los diferentes aspectos relacionados con la vivienda, ofreciendo las debidas garantías de seguridad, qué posibles medidas legislativas se analizaron.

Finalmente, cuando ustedes nos dicen que el 10 de diciembre se reunieron con el sector económico y financiero, hablan de que era importante una regulación clara para favorecer el acceso y mantenimiento de la vivienda que asegure unos niveles de esfuerzo financiero tanto en compra como en alquiler que permitan dedicar un porcentaje adecuado de ingresos de la persona o unidad familiar, evitando situaciones de sobrecarga económica o financiera de los hogares. Entonces, queremos saber qué posibles medidas normativas se analizaron.

En definitiva, le volvemos a hacer la misma pregunta que le formulamos, pero queremos que nos concrete con qué agentes, organizaciones sociales, administraciones públicas y empresas del sector privado se han reunido y cuáles han sido las posibles medidas legislativas que se han analizado.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora Esteban Calonje. Seguidamente, toma la palabra el señor Lucas Parrón.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, presidente; muchas gracias, señora.

Evidentemente, el proceso que hemos seguido para la elaboración del anteproyecto de ley estatal por el derecho a la vivienda ha sido riguroso, ha sido estricto, en función de lo establecido en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, con un periodo de consulta pública previa a la redacción de la norma que finalizó el 15 de noviembre de 2020, como usted ya sabe, para lo cual fueron recibidas un centenar de aportaciones de asociaciones, entidades y particulares. Este proceso de elaboración que hemos llevado a cabo fue fruto también de una serie de reuniones, como bien usted ha comentado, mantenidas con el sector, con todo el sector inmobiliario, con el tercer sector y con todos aquellos que pudieran aportar información, que pudieran aportar ideas para conformar el anteproyecto de ley por el derecho a la vivienda.

En primer lugar, como bien comentó, en la reunión mantenida el 24 de noviembre de 2020 con diferentes entidades especializadas del tercer sector en materia de vivienda y de asociaciones representativas de la sociedad civil, se avanzó en la necesidad de ofrecer protección a las personas y hogares más vulnerables, constatando la importancia de que la ley estatal por el derecho a la vivienda estableciera un marco regulatorio que asegurara el pleno ejercicio del derecho a una vivienda digna y adecuada que atiende a la situación socioeconómica, género, edad y capacidad de las personas y defina instrumentos para asegurar una oferta de vivienda que responda de manera efectiva a esa demanda.

En segundo lugar, el principal resultado de la reunión mantenida el 26 de noviembre de 2020 con promotores públicos y privados y asociaciones representativas del sector incidía en reconocer el papel del sector en el desarrollo económico, como eje tractor de la economía española en la generación de empleo y, sobre todo, la importancia que tiene en los retos nacionales y europeos que tenemos que asumir a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, tanto en materia de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 32

rehabilitación y regeneración urbana, como también en materia de vivienda y en el aporte que pudieran ellos establecer para la generación de un parque público de viviendas en alquiler o para la creación de fondos sociales de vivienda.

En tercer lugar, la reunión mantenida el 3 de diciembre de 2020 con colegios, consejos y asociaciones de profesionales que operan en el ámbito de la vivienda se puede resumir no solamente en la necesidad de generar un parque público, no solamente en la importancia del sector, no solamente en atender elementos fundamentales para ayudar a los más vulnerables económicos, sino, sobre todo, en su experiencia y en su conocimiento. Hay que garantizar la seguridad jurídica que reclama el sector tanto en la gestión como en la administración de los recursos, en la gestión y administración de las viviendas, como en la colaboración que tiene que haber entre administraciones públicas.

Y la última es la reunión mantenida el 10 de diciembre de 2020 con representantes del sector económico y financiero. Es evidente que es importantísimo el esfuerzo financiero que realizan las familias tanto en la compra como en el alquiler, y hay que ver de qué manera se puede amortiguar ese esfuerzo financiero que se realiza y cómo el sector financiero puede ayudar también, en una función social que le debe caracterizar, a propiciar viviendas dignas, adecuadas y a un precio asequible.

Y, por supuesto, ha habido múltiples reuniones bilaterales con el sector, con el tercer sector, con el sector financiero y, sobre todo, con los colegios profesionales y con otras administraciones —comunidades autónomas y ayuntamientos— para obtener resultados para la conformación del anteproyecto de ley. Esos resultados, como he comentado hace un momento, van a posibilitar establecer mecanismos en los que la función social de la vivienda tenga un papel principal, en los que la colaboración y la cooperación interadministrativa sea fundamental y en los que haya una protección mayor y máxima para las personas más vulnerables desde el punto de vista económico; para garantizar derechos de arrendadores, de arrendatarios, de compradores, de vendedores y, sobre todo también, para hacer posible que todo el mundo que tenga necesidad pueda acceder a una vivienda digna a un precio asequible.

Termino diciendo que lo estamos intentando hacer con consenso y diálogo. Quiere redactarse una ley que sea sólida, completa y transversal, que pueda durar en el tiempo, que garantice la seguridad jurídica y que aborde de manera integral la problemática de la vivienda en España. Es un problema complejo, es una situación con muchísimas aristas, pero estamos haciendo todo lo posible, y creo que así va a ser, para tenerla cuanto antes. El compromiso es tener lo antes posible ese anteproyecto de ley que garantice el derecho y, por supuesto, que sea escrupuloso y exigente con el marco competencial que la Constitución española ha establecido en materia de vivienda tanto para el Estado como para las comunidades autónomas.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor secretario general. Señora Esteban Calonje, dispone de veintinueve segundos.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Gracias, señor Lucas.

Con todo respeto, usted lo que ha hecho ha sido leerme la respuesta por escrito y yo le he preguntado con qué entidades concretas se han reunido y qué posibles medidas legislativas se analizaron. Esa es nuestra pregunta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias. Lo de los veintinueve segundos no era una broma, era cierto. Está muy de moda en los medios.

Señor secretario general, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Faltaría más que lo que yo le dijera verbalmente fuera diferente a lo que le he dicho por escrito. Es que lo que le he dicho por escrito es lo que es, y por eso se lo digo también verbalmente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor secretario general. Damos por concluida esta pregunta y damos paso a la siguiente pregunta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 33

- **CANTIDAD CONCRETA CON LA QUE SE VA A INCREMENTAR EL ACTUAL PARQUE DE VIVIENDA SOCIAL, ASÍ COMO PLAZO PREVISTO PARA QUE SE PRODUZCA DICHO AUMENTO DE VIVIENDA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/032206).**

AUTOR:

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)
FERNÁNDEZ RÍOS, TOMÁS (GVOX)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000864).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Pregunta número 27: Cantidad concreta con la que se va a incrementar el actual parque de vivienda social, así como el plazo previsto para que se produzca dicho aumento de vivienda. Pregunta procedente de la pregunta formulada al Gobierno por el Grupo Parlamentario VOX.

Toma la palabra la señora Esteban Calonje para defender la pregunta.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señor presidente. A ver si aquí tengo más suerte, porque las preguntas de las que hemos tenido respuesta por escrito, aunque haya sido fuera de plazo, las estamos reformulando aquí porque no han sido contestadas concretamente.

El pasado 23 de diciembre se publicó en el BOE el Real Decreto-ley 37/2020, acerca de las medidas urgentes para hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad social y económica en el ámbito de la vivienda y en materia de transportes. En la parte expositiva reconocen lo exiguo del parque de vivienda social en España, que apenas llega a 290 000 viviendas de alquiler social en todo el territorio, muy alejado de los dos millones y medio de vivienda que nos harían falta para situarnos en la media de la Unión Europea, solo para situarnos en la media de la Unión Europea. ¿En qué cantidad concreta se va a incrementar el actual exiguo parque de vivienda social y en qué breve plazo se prevé que se produzca este aumento de vivienda?

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señora diputada. Tiene la palabra el señor Lucas Parrón.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Como he comentado en algunas de las respuestas a preguntas tanto del Grupo Parlamentario Socialista como del Grupo Parlamentario Popular en esta misma Comisión hace unos minutos, estamos trabajando, a través del Plan de Viviendas para Alquiler Asequible, en la conformación de un parque público de 44 000 viviendas, aparte del existente, y en un Fondo Social de Viviendas en colaboración con el sector privado de 56 000 viviendas. No le puedo dar una fecha exacta. Es evidente que son viviendas y tienen un proceso complejo de construcción. Los suelos se planifican, los suelos se urbanizan, los suelos se edifican y, luego, se ponen a disposición de las personas. Sería muy atrevido por mi parte darle una fecha exacta, pero sí le puedo decir que lo vamos a intentar hacer en el menor tiempo posible.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor secretario general. Tiene la palabra la señora Esteban Calonje.

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

Efectivamente, señor Lucas, a eso me refería. Es que esto de «en el menor tiempo posible»... Por supuesto que el plazo concreto de cuándo se van a construir no es fácil decirlo, pero cualquier empresa constructora sabe los plazos y sabe cuándo se pueden entregar. Preguntamos cosas muy concretas y nos responden siempre de manera muy vaga, tanto por escrito como de manera oral. Efectivamente, el señor Ábalos anunció en 2018 el Plan 20 000 viviendas. De hecho, ha envidado más y ahora ha anunciado 100 000 viviendas a bombo y platillo, con rueda de prensa y todo, pero no es cierto. De las primeras 20 000 viviendas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 34

prometidas hace tres años, apenas el 16% se encuentran en ejecución, en el resto no hay ni movimiento de tierras. Es más, muchas de ellas no tienen una habilitación concreta. Nos mandan el listado del Sepes y, como le decía la diputada Zurita, no nos concretan nada, no nos dicen dónde; además, en ese listado tampoco hay zonas especialmente tensionadas, que es donde realmente hace falta la vivienda de alquiler social. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Hasta ahora lo que hemos visto los españoles es cómo la Administración socialista de Francina Armengol en Baleares ha expropiado al más puro estilo de Chávez 56 viviendas para destinarlas a alquiler social. Luego, cuando las tuvo, resultó que la mitad de las de Menorca no tenían cédula de habitabilidad, porque hasta para expropiar es bastante torpe. Nos tememos que esta sea la política del Gobierno, que no sea capaz de gestionar la empresa de acometer tantas viviendas como prometen y que no se apoyen en el sector privado y en los agentes expertos, para luego acabar derivando a los españoles una responsabilidad que es de ustedes. Proporcionar vivienda social es responsabilidad del Gobierno y se la acaban derivando a los españoles. Por eso, le preguntaba antes —y no me ha contestado— si van a limitar los precios del alquiler y si van a hacer vivienda social con las viviendas privadas de los españoles. Es muy peligroso que estén...

El señor **PRESIDENTE**: Se le acaba el tiempo. Haga ya la pregunta, por favor.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: No puede estar el derecho a una vivienda digna enfrentado al derecho fundamental a la propiedad privada, y esta responsabilidad no es de los españoles, es de ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Lucas, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, presidente.

Gracias, señoría. Yo creo que las contestaciones que se le han dado por escrito, como las que le estoy dando verbalmente, atienden a lo que usted está preguntando. Otra cosa es que yo le conteste lo que usted quiere escuchar, que son cosas diferentes. Si usted escucha lo que yo le he dicho y lo que le hemos mandado por escrito, verá que esas 44 000 viviendas se subdividen en el Plan Estatal de Vivienda y las firmadas con comunidades autónomas son 4769. Lo ha omitido usted, pero yo le mandé todos estos listados **(muestra varios documentos)**, que son realidades, firmados con ayuntamientos y con comunidades autónomas: 2018, 2019, 2020; es decir, todas las viviendas que tenemos firmadas con comunidades autónomas y con ayuntamientos de toda España. Aquí vienen esas realidades que usted omite y que no quiere comentar. Eso en primer lugar.

En segundo lugar, le he comentado también que están las viviendas que se están desarrollando en suelos que antiguamente eran del Ministerio de Defensa y que ahora son del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la entidad pública Sepes. Le he comentado que ahí hay 13 861 viviendas en diferentes promociones, algunas de las cuales ya están en proceso de ejecución, como, por ejemplo, las de Valencia. Además, hemos firmado acuerdos para otras viviendas y gran parte de ellas están ya impulsadas, como con el Ayuntamiento de Barcelona, en el área metropolitana de Barcelona, en Ibiza, en Mallorca, en Menorca...; es decir, en una serie de municipios hay otras 6805 viviendas. Y ahora, aunque todavía no está total y absolutamente en marcha, con esos 1000 millones de los fondos estamos hablando con comunidades autónomas y con ayuntamientos para que nos hagan llegar posibles suelos para la construcción de otras 20 000 viviendas.

Creo que es un objetivo bastante claro y que la concreción de mi respuesta es bastante explícita y bastante definida, porque tiene usted hasta los listados. Para los que no los vean, en estos listados **(los muestra de nuevo)** viene el tipo de actuación, el importe que da el ministerio, el importe que aporta la comunidad autónoma, el importe que podría aportar el ayuntamiento y el importe total. Por ejemplo, estoy viendo aquí la Comunidad Autónoma de Andalucía, provincia Cádiz, municipio Cádiz, fomento del parque en alquiler de 60 viviendas en Cádiz. Así podríamos seguir con todas ellas. Le he dado con pelos y señales todas las viviendas que a través del plan estatal se están realizando. Usted tiene acceso a todas las que se están realizando través de Sepes. Usted tiene acceso a todos los protocolos —además, los han solicitado— que se están realizando con entidades locales y con comunidades autónomas. No se preocupe porque cuando tengamos identificadas las 20 000 viviendas del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia —porque se hará a través de las aportaciones que hagan las comunidades

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 35

autónomas y los ayuntamientos— nosotros se las haremos llegar de manera clara y precisa cuando usted lo pida. Por tanto, están en marcha y se van a hacer. Sería muy atrevido por mi parte, dado que muchos de los órganos gestores de estas viviendas son comunidades autónomas y ayuntamientos, ponerme yo en su lugar y decirle en qué fecha van a estar terminadas las viviendas. Hay unos plazos determinados y espero que se puedan cumplir por parte de todo el mundo, pero no me atrevo a decirle una fecha concreta porque, como verá, hay infinidad de promociones y cada una tiene una referencia cronológica diferenciada.

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

— **INCIDENCIA DE LA EXIGÜIDAD DEL PARQUE DE VIVIENDA SOCIAL EN ALQUILER EN EL NÚMERO DE CASOS DE DESAHUCIOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/032208).**

AUTOR:

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
FIGAREDO ÁLVAREZSALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)
FERNÁNDEZ RÍOS, TOMÁS (GVOX)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021
(Número de expediente 181/000865).

El señor **PRESIDENTE**: Para la siguiente pregunta, tiene la palabra la señora Esteban Calonje.

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

¿De qué manera estima el Gobierno que este exiguo parque de vivienda social en alquiler afecta al número de casos de desahucios?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Lucas, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Yo creo que los parques públicos de vivienda son importantísimos —ojalá lo entendieran así todas las administraciones del signo político que fueran— para atender a la vulnerabilidad económica y para atender a los problemas que la vulnerabilidad económica acarrea, como son la falta de viviendas y en muchos casos las situaciones de desahucio. Por eso, la conformación de un parque público de viviendas, ya sea impulsado por el Estado, por comunidades autónomas o por ayuntamientos, es fundamental para afrontar el problema que en estos momentos se está dando, debido tanto al coste de los alquileres como en materia hipotecaria, de que muchas familias no pueden hacer frente con su esfuerzo familiar al pago de las viviendas y se ven lamentablemente en procesos de lanzamiento y de desahucio.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Esteban.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Ustedes mismos reconocen que no hay vivienda social y un efecto de ello es el desahucio de familias sin recursos. Lo que queremos saber es si han estudiado cuál es el impacto que tiene esa carencia de vivienda social en el número de lanzamientos de personas en situación de precariedad. Ustedes en su respuesta nos cuentan las bondades que tiene la vivienda social —lo acaba de hacer usted ahora—, que es algo que en este grupo parlamentario ya sabemos. Es más, es algo que les estamos reclamando desde el primer día de la legislatura. Pero la pregunta es si lo han estudiado o no, si hay una relación entre el escaso parque de vivienda social en alquiler y los casos de desahucios. Esa es la pregunta, si han estudiado la relación. Por supuesto que la vivienda de alquiler social no solamente es buena, sino que es necesaria y, como ha dicho la diputada Bravo, estamos a la cola de Europa —pero muy a la cola— en cuanto a viviendas de alquiler social. Lo que queremos saber es si han estudiado esta causaefecto o no.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 36

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor Lucas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Gracias, presidente.

Gracias, señora Esteban. Quiero decirle, en primer lugar, en cuanto a la actividad de las administraciones públicas españolas a lo largo de estos últimos cuarenta años, que el boletín especial que se hizo desde el Observatorio de Vivienda y Suelo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en relación con la evolución de la vivienda social en los últimos cuarenta años puso de manifiesto no tanto que no se hubieran hecho esfuerzos por parte de las administraciones españolas —que yo creo que sí se han hecho—, sino que estuvieron enfocados y dirigidos principalmente a las viviendas de compraventa. Fueron impulsados 2,3 millones de viviendas desde las administraciones públicas —desde el Estado, comunidades autónomas o ayuntamientos—, pero eran especialmente viviendas de compraventa. Fue la tónica general a lo largo de muchísimos años, ustedes lo sabrán, y ha habido una preocupación menor a largo de estos cuarenta años por la vivienda social en alquiler, hasta tal punto que 2,3 millones de viviendas fueron impulsadas desde las administraciones públicas y solamente 290 000 conforman el parque público de viviendas en alquiler que en estos momentos tienen comunidades autónomas y ayuntamientos.

Es verdad que la falta de vivienda pública puede conllevar graves problemas de disponibilidad de viviendas por parte de las administraciones para dar solución a la problemática de la vulnerabilidad económica acentuada, pero también sería muy simplista por nuestra parte decir que todo el problema deriva de ahí. No, el problema es mucho más profundo. El problema deriva de la falta de oportunidades de empleo, de la ausencia de políticas sociales en muchísimos sitios y de la necesidad de actuar de manera integral en el desarrollo de determinadas zonas del país o de impulsar determinadas acciones que protejan los parques públicos de vivienda y no los vendan, como ha ocurrido en algunas administraciones que todos conocemos. Yo creo que tenemos que intentar incentivar la creación de parques públicos de vivienda y también que muchas de las viviendas vacías existentes puedan introducirse en el mercado del alquiler, así como garantizar los contratos de alquiler y su estabilidad, evitar mecanismos especulativos en los precios de los alquileres y, sobre todo, garantizando la seguridad jurídica, establecer mecanismos de contención y freno de las subidas abusivas del alquiler.

Es por ello que desde el Gobierno, siendo conscientes de esa compleja realidad y además, como usted sabe, teniendo una limitación en el marco competencial —porque las competencias en materia de vivienda son exclusivas de las comunidades autónomas—, a través del Plan Estatal de Vivienda, a través del Plan de Vivienda para Alquiler Asequible, a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y a través de numerosos mecanismos, se está incidiendo con el ánimo de conformar ese parque público de viviendas. Asimismo, con programas de ayudas al alquiler, el fomento del Fondo Social de Viviendas, la estabilización de los precios del alquiler, el blindaje de los parques públicos de alquiler y la coordinación con los órganos judiciales y las administraciones territoriales se actúa para dar soluciones habitacionales dignas y duraderas —principalmente a aquellas familias que están inmersas en un lanzamiento o han sido desahuciadas— y, sobre todo, como bien comentaba antes la señora Bravo, con el objetivo de garantizar proyectos vitales sólidos reforzados desde el punto de vista del bienestar social para todos, especialmente para los más vulnerables con programas específicos. De esa manera, no solamente hemos analizado, no solamente vemos la realidad y no solamente impulsamos este tipo de planes, sino que vamos a la concreción de programas específicos como el que pusimos en marcha el año pasado, que era el Programa de ayudas a las víctimas de violencia de género, las personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, las personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables.

Para nosotros es prioritaria y troncal esta política en la acción del Gobierno. Como he dicho antes, es una acción compleja que necesita muchos actores y mucha colaboración y cooperación, pero estoy convencido de que con el sector privado y con la colaboración interadministrativa entre administraciones públicas seremos capaces de poner los cimientos para dar una solución estructural a algo que —es verdad— no hemos sabido hacer a lo largo de los últimos cuarenta años.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 37

- **SITUACIONES DE VULNERABILIDAD SOCIAL Y ECONÓMICA EN EL ÁMBITO DE LA VIVIENDA Y EN MATERIA DE TRANSPORTES, EN RELACIÓN CON EL DERECHO DE ARRENDADORES Y PROPIETARIOS A COMPENSACIÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/032213).**

AUTOR:

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
FIGAREDO ÁLVAREZSALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)
FERNÁNDEZ RÍOS, TOMÁS (GVOX)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021
(Número de expediente 181/000866).

El señor **PRESIDENTE**: Para formular la pregunta 29, tiene la palabra la señora Esteban Calonje.

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

Volvemos a las medidas urgentes del Real Decreto-ley 37/2020, de 22 de diciembre, publicado el pasado 23 de diciembre. En la disposición adicional segunda, relativa al derecho de arrendadores y propietarios a la compensación, se manifestaba que los arrendadores afectados por la suspensión extraordinaria tendrán derecho a solicitar una compensación cuando la Administración competente, a los tres meses siguientes a la fecha en que se emita el informe de los servicios sociales señalando las medidas adecuadas para atender a la situación de vulnerabilidad acreditada y facilitando el acceso de las personas vulnerables a una vivienda digna, no hubiera adoptado tales medidas. ¿Por qué el Gobierno no se hace cargo de estas situaciones de vulnerabilidad económica por parte de los arrendatarios y carga con el total de los gastos? ¿Qué criterios ha seguido el Gobierno para establecer este método de cálculo de la compensación? ¿Y qué efecto considera el Gobierno que puede tener esta situación en el mercado de alquiler y en el hecho de que se produzca un perjuicio económico a los arrendadores?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Lucas, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señora Esteban. Como bien sabe, el Real Decreto-ley 37/2020, de 22 de diciembre, y también la modificación que se produjo en el mes de enero establecieron un sistema de compensación para los propietarios para que pudieran solicitarla en determinados casos y con unas características concretas. El pasado 8 de junio se aprobó por el Consejo de Ministros el Real Decreto por el que se aprueban las medidas necesarias para que las comunidades autónomas puedan utilizar los recursos de Plan Estatal de Vivienda, a fin de hacer frente a las compensaciones que proceden y por el que se establece el procedimiento para el reconocimiento de la compensación a los propietarios y arrendadores a que se refieren los artículos 1 y 1 bis del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señora Esteban.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Sí, así es, el Gobierno se comprometió a que el perjuicio del propietario por los impagos de sus inquilinos fuera compensado con dinero público y a redactar otro real decreto en el plazo máximo de un mes con los detalles a llevar a cabo. Pero, claro, no solo se han retrasado hasta la semana pasada, cuando tuvo lugar su aprobación, sino que han limitado las compensaciones hasta el extremo. Están dejando que transcurran los plazos de reclamación —no sabemos si de forma deliberada— y haciendo muy complicado y tedioso acceder a las ayudas. Al actuar así, se prima a los inquilinos morosos, se prima la inseguridad jurídica, se prima la morosidad y la okupación. Y no olvidemos el decretazo 1/2021 del Ministerio de Consumo —luego hablaremos de él— en el que se ha dado un buen paraguas a los okupas con la excusa de la vulnerabilidad. Cuando se le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 38

pregunta al ministro dice que trabaja en ello, pero mientras la vida de muchas familias españolas se ha vuelto un infierno. No obtienen estas compensaciones y lo que están consiguiendo es que estas familias se vuelvan vulnerables. Le añado una pregunta. ¿Van a informarnos del volumen de compensaciones que realmente han sido tramitadas y abonadas? No digo ahora, sino en un plazo de tres meses, por ejemplo. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor Lucas, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias.

Tanto el Real Decreto-ley 37/2020, que hacía referencia a la modificación del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, como posteriormente el real decreto aprobado en el Consejo de Ministros el pasado martes 8 de junio establecen una compensación al propietario que, en el contexto de la suspensión de los lanzamientos durante el estado de alarma —posteriormente ampliado hasta el 9 de agosto—, hace referencia a las situaciones que, como bien se ha manifestado, ha puesto en evidencia la señora Esteban. En relación con ello, y en respuesta a las preguntas formuladas acerca de la cuantía y metodología de cálculo de la compensación al propietario afectado, se señala lo siguiente. Primero, su objeto es regular el derecho de propietarios y arrendadores a solicitar una compensación para aquellos supuestos en los que las medidas establecidas por parte de los servicios sociales no puedan aplicarse en los tres meses siguientes a la emisión del informe previsto en el procedimiento. Segundo, de esta manera se articula un mecanismo que evita la demora de los poderes públicos a la hora de aplicar las medidas de protección social que pueden afectar a los legítimos intereses de los propietarios afectados, estableciendo una compensación que pueda cubrir el perjuicio ocasionado a lo largo del periodo que medie entre que se acordare la suspensión y el momento en que la misma se levante por el órgano judicial o por finalizar el estado de alarma. Por lo tanto, la metodología aplicada para la determinación de dicha compensación responde a este objetivo.

Los propietarios afectados por la paralización del desahucio de sus inquilinos como consecuencia de la crisis derivada de la pandemia pueden presentar sus peticiones de compensación de perjuicio económico hasta el 9 de septiembre del año 2021, un mes después de la finalización del período, que se ha establecido que es el 9 de agosto. Lo tienen que hacer en una exposición razonada y justificada de la compensación por el periodo que media entre que se acordare la suspensión extraordinaria y el momento en el que la misma se levante por el tribunal o por alcanzar el límite temporal del 9 de agosto. ¿Qué debe contener la solicitud? Por un lado, el valor medio que correspondería a un alquiler de vivienda en el entorno en el que se encuentre el inmueble, determinado a partir de los índices de referencia del precio del alquiler de vivienda u otras referencias objetivas representativas del mercado de arrendamientos; además, según el texto, si dicho valor fuera superior a la renta que viniera percibiendo el arrendador, la compensación consistiría en la renta dejada de percibir. Por otro lado, se deberán integrar los gastos corrientes de la vivienda que acredite haber asumido el arrendador o propietario por el periodo que medie entre que se acordare la suspensión y el momento en que la misma se levante por el tribunal o por alcanzar el límite temporal del 9 de agosto. En el caso de la suspensión del lanzamiento, se deberá acreditar por el propietario el perjuicio económico que le ha ocasionado, al encontrarse la vivienda ofertada en venta o arrendamiento con anterioridad a la entrada en el inmueble.

Tres precisiones. En primer lugar, es la primera vez que se establece una compensación de ese tipo. Se habían adoptado muchas medidas a lo largo de este periodo y también en otros momentos y con otros Gobiernos, pero nunca se había establecido una compensación. En segundo lugar, tenemos que hablar de que en el real decreto de desarrollo —porque era un real decreto complejo— se ha establecido que se hace con cargo a los fondos del plan estatal. Es verdad que las competencias en materia de vivienda las tienen las comunidades autónomas y, por tanto, se articulará a través de ellas, pero con dinero del plan estatal. Y, en tercer lugar, hay que decir que estamos hablando de medidas de carácter coyuntural que se adoptan en el contexto de la situación que estamos viviendo derivada del COVID-19; primero, durante el estado de alarma y, posteriormente, según el criterio que se estableció en el Gobierno, hasta que tengamos un alto nivel de vacunación en España. Además, están limitadas situaciones muy concretas, debiendo destacarse en todo caso que tales medidas contribuyen a ofrecer instrumentos a las administraciones territoriales competentes para dar respuesta a las referidas situaciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 39

- **ADMINISTRACIONES TERRITORIALES CON LAS QUE SE ESTÁ AVANZANDO PARA AMPLIAR EL PARQUE DE VIVIENDA SOCIAL EN ALQUILER, ASÍ COMO ACUERDOS LLEVADOS A CABO RESPECTO A DICHA CUESTIÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/032214).**

AUTOR:

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
FIGAREDO ÁLVAREZSALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)
FERNÁNDEZ RÍOS, TOMÁS (GVOX).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021
(Número de expediente 181/000867).

El señor **PRESIDENTE**: Para la siguiente pregunta, tiene la palabra el señor Figaredo ÁlvarezSala.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZSALA**: Señor secretario general, muchísimas gracias por responder a estas preguntas; o medio responderlas, porque es cierto que está usted evitando las respuestas directas de forma constante. Aunque es cierto que esta pregunta que le hemos formulado y que usted respondió por escrito es quizá una de las que más concretamente ha respondido, lo ha hecho sin contestar realmente a lo que preguntamos, que es con qué administraciones territoriales se está avanzando para ampliar el parque de vivienda social en alquiler y qué acuerdos se han llevado a cabo.

La respuesta es sencilla. Sería simplemente un listado de cuáles son las administraciones con las que se han alcanzado acuerdos y cuáles son estos acuerdos. La realidad es que usted nos da un listado de comunidades autónomas y debemos entender que es con estas comunidades autónomas con las que se han firmado los acuerdos. No concretan ustedes cuál es el marco temporal de ejecución de los acuerdos; no concretan ustedes si ya se han implementado o no se han implementado. Tampoco especifican ustedes si con el resto de comunidades autónomas que no aparecen en este listado se ha concretado o no se ha concretado algún tipo de acuerdo, si se han firmado acuerdos pero no se están ejecutando, si no se han firmado... En fin, nos deja usted en un limbo. De nuevo, queremos saber cuál es la situación del parque de viviendas de alquiler y la negociación del Gobierno con las comunidades autónomas.

Para concluir, mete usted por medio al Sepes y tenemos también que asumir que todo lo que ha materializado su Gobierno lo ha materializado a través del Sepes, pero, lamentablemente, tampoco nos lo dejan ustedes claro. Tenemos nosotros que llegar a esa conclusión sobreinterpretando sus respuestas. Por favor, si pudiera darme una respuesta clara, se lo agradecería muchísimo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor Lucas, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Sí. Es la tercera vez que contesto a esta misma cuestión, pero no sé... Tiene los listados, ¿no? ¿Estos listados los tiene? (**Muestra varios listados**). Yo creo que sí, que se los hemos enviado. Y estos listados dicen: Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, importes totales, fomento parque de viviendas en alquiler, anualidad 2018. Por ejemplo: comunidad, Andalucía; provincia, Cádiz; municipio, Cádiz; fomento parque alquiler de 60 viviendas en Cádiz; importe ministerio, 1 304 275 euros; importe comunidad autónoma, 4 209 780 euros; importe total, 5 515 005. Así todas las comunidades autónomas y todos los acuerdos. No sé qué parte de esto no se entiende, porque es explícito. Para responder a su pregunta, están mandados los listados completos de todas las promociones de vivienda.

Tiene que entender que el Plan Estatal de Vivienda se compone de varios programas y esos programas se establecen de la siguiente manera. Las comunidades autónomas pueden optar por unos programas u otros en función de las necesidades de sus territorios. Estamos hablando de programas de ayudas al alquiler, de programas de ayudas a familias desahuciadas o con sinhogarismo crónico, de la promoción y compra de viviendas en municipios de menos de 5000 habitantes para jóvenes o de este programa, que es el fomento de la vivienda en alquiler. Pero no todas las comunidades autónomas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 40

suscriben esto. Unas tienen más sensibilidad y otras tienen menos sensibilidad a la hora de suscribirlo. Unas tienen más necesidad de estos programas o de otros programas en función de la realidad territorial, pero nosotros firmamos estos programas y están aquí explicitadas una a una todas las viviendas que se van a desarrollar. También tienen la información de todas las que se están desarrollando a través del Sepes —porque lo he leído yo antes aquí, pero también lo tienen— y también todos los acuerdos que hemos firmado con entidades locales. Por ejemplo, con el Ayuntamiento de Barcelona, 3614 viviendas; área metropolitana de Barcelona, 1206; Ayuntamiento de Sevilla, está por firmar, pero son 585; Ibiza, 131; Consell Insular de Mallorca, 245; Consell Insular de Menorca, 100. Y así, están todas.

No sé, más concreto que esto no puedo ser, porque, como he dicho, se enmarca todo dentro del Plan de Viviendas para Alquiler Asequible con dos partes fundamentales: por una parte, la promoción de vivienda pública en alquiler con las diferentes variantes que tiene y, por otra parte, el Fondo Social de Viviendas también con las diferentes variables que tiene. Le puedo asegurar que no sé qué mayor concreción quiere o necesita, cuando tiene todos los listados, todas las cantidades y todas las viviendas que se han firmado y que se van a hacer con cada una de las comunidades autónomas y con los ayuntamientos y las referencias presupuestarias de cada una de ellas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Figaredo, tiene sesenta segundos más.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZSALA**: Señor secretario general, es la tercera o cuarta vez que dice que va a responder, pero, lo dicho, no responde. Le estamos pidiendo cuáles son los convenios concretos que se han firmado y no los facilita. Aquí usted facilita un listado de algunas de las viviendas que se supone que están ustedes promoviendo, pero no es evidente quién las está promoviendo. ¿Las está promoviendo usted? ¿Las está promoviendo el Sepes?

La segunda derivada, ¿cuáles son esos convenios? ¿Cuál es el marco temporal? No lo concretan, y les hemos pedido los convenios y no están. Usted nos aporta un listadillo con las viviendas que usted considera que se están promoviendo, pero volvemos a la cuestión. ¿Cuáles son los convenios, cuál es el marco temporal? ¿Cuál es la proyección a largo plazo, el horizonte temporal que ustedes tienen, el máximo número de viviendas que pretenden poner en ese mercado de alquiler? Al final, esto es lo que debería estar en los convenios y eso es lo que nosotros le pedimos, de una forma muy concreta: ¿cuáles son las administraciones territoriales con las que se está avanzando, cuáles son los acuerdos que se han llevado a cabo y en qué consisten? Y usted no nos da la respuesta. Usted nos da, si acaso, una parte de la respuesta, que a usted es la que le conviene y le resulta sencilla. Pero nosotros queremos ver la fotografía completa, y usted continúa centrándonos en un punto muy específico, que es el que le conviene.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Lucas, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Disculpeme, pero creo que está usted en un bucle dialéctico que no entiendo muy bien. Tiene aquí estos papeles del Estado. **(Muestra unos documentos)**. Esto está mandado oficialmente por este secretario general a usted. Se les ha mandado a ustedes. Y estos son convenios firmados con las comunidades autónomas. Recientemente, hace tres meses, estuve personalmente con el ministro en Andalucía y firmábamos con la Junta de Andalucía más de mil viviendas. Estuvieron todos los ayuntamientos en la Delegación del Gobierno y firmamos. Que usted quiere cada uno de los convenios, pues se los pediremos a la Junta de Andalucía, que los está gestionando con los diferentes municipios. Les vuelvo a decir que tienen que hablar ustedes con sus responsables políticos allá donde están apoyando a determinados Gobiernos para que les pasen la información, porque esta información es oficial. Yo se la he dado toda. Toda. Usted tiene todos los listados de todas las viviendas que vamos a construir. Si quiere se los leo uno a uno, pero son los listados oficiales de este ministerio. **(Protestas por parte del señor Figaredo Álvarez-Sala)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Figaredo, por favor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 41

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Y este ministerio tiene estos listados oficiales, que usted tiene porque yo se los he proporcionado. A partir de ahí, si usted quiere algún convenio específico, pídamelo y yo se lo doy. No hay ningún problema, pero que sepa que estas son todas las viviendas que se están haciendo, aparte de las que le he comentado; y le he desmenuzado las 44 000 viviendas que está realizando el Estado en los diferentes ámbitos. Más explícito y detallado no puedo ser, porque toda la información está aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **EFFECTOS PREVISTOS SOBRE EL MERCADO DE LA VIVIENDA POR LAS MODIFICACIONES REALIZADAS POR EL GOBIERNO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/033579).**

AUTOR:

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)
FERNÁNDEZ RÍOS, TOMÁS (GVOX)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000868).

— **MOTIVO POR EL QUE LAS MODIFICACIONES EN MATERIA DE VIVIENDA NO SE INCORPORARON DIRECTAMENTE EN EL REAL DECRETO-LEY 37/2020, DE 22 DE DICIEMBRE, DE MEDIDAS URGENTES PARA HACER FRENTE A LAS SITUACIONES DE VULNERABILIDAD SOCIAL Y ECONÓMICA EN EL ÁMBITO DE LA VIVIENDA Y EN MATERIA DE TRANSPORTES (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/033581).**

AUTOR:

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)
FERNÁNDEZ RÍOS, TOMÁS (GVOX)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000869).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las siguientes preguntas. A petición de VOX, las preguntas números 31 y 32 han sido acumuladas. Por lo tanto, van a tener un poco más de tiempo, les vamos a conceder cinco minutos.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Las hemos fusionado porque, al final, hacen referencia a los Reales Decretos-leyes 11/2020, 37/2020 y el 1/2021 que están relacionados entre sí. Por un lado, queríamos saber qué efectos prevé el Gobierno que tengan las modificaciones de estos decretos sobre el mercado de vivienda, en concreto qué efectos se prevén sobre la oferta y sobre los precios de la vivienda. El pasado 20 de enero, se publicó en el *BOE* el Real Decreto-ley de 19 de enero de protección de los consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica. En este real decreto se modifica el Real Decreto 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente a la crisis de la COVID-19. Este decreto, el 1/2021, vino a meter de soslayo, por el Ministerio de Consumo, la protección de los okupas ilegales como consumidores vulnerables cuando, que sepamos, lo único que consumen los okupas es la propiedad ajena, de consumidores no tienen nada. Lo que ha ocurrido es que han incrementado la inseguridad jurídica que se está generando en torno al alquiler, una inseguridad que ha llamado a la okupación ilegal y que perjudica, tanto a propietarios particulares como a comunidades de propietarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 42

Redunda, una vez más, en el perjuicio del derecho fundamental a la propiedad privada consagrado en el artículo 33 de nuestra Constitución.

España se ha convertido en el único país de Europa que ha amparado la okupación ilegal. Los propietarios, temerosos de tanta inseguridad jurídica, sacan sus inmuebles del mercado, y para no tener impagos, tratan de asegurarlo con depósitos en metálico de hasta cuatro y cinco meses, por lo que las viviendas se hacen todavía menos accesibles a los inquilinos, o, directamente, retiran su vivienda del mercado, y eso es precisamente lo último que hace falta en estas zonas tensionadas donde estamos tan faltos de vivienda de alquiler social y de vivienda en general.

No se debe confundir, ni mucho menos equiparar, la necesaria protección de las personas vulnerables, en circunstancias de excepcionalidad, con avalar desde la Administración pública la okupación ilegal, y eso es precisamente lo que han hecho. La modificación del real decreto-ley ha supuesto ampliar la prohibición de desahuciar a aquellos okupas contra los que se haya instado un procedimiento penal o contra los que han entrado en una vivienda sin emplear violencia o intimidación. Es decir, solo se denuncian en caso de okupación con violencia, y la verdad es que esta es una salvedad irrisoria, porque el okupa, por lo general, entra cuando la vivienda se encuentra vacía. La entrada en una casa ajena ya supone en sí una forma de violencia. Aunque no se ejerza violencia física debería considerarse violencia. Hay violencia desde el momento en que el okupa entra en una casa que es de propiedad ajena, sin consentimiento de su propietario y cuando permanece en dicha morada contra la voluntad de su legítimo propietario. Es una vuelta de tuerca más contra un derecho fundamental, el derecho a la propiedad privada, y una llamada a la okupación ilegal. Y no solo se le está haciendo pagar a los propietarios, también a las comunidades de vecinos, que tienen que convivir con la delincuencia, narcopisos y vandalismo. Una vez más, se está derivando a los propietarios una obligación que no es la suya, por la incapacidad de la Administración para proporcionar vivienda social a las personas vulnerables, y se está lanzando el mensaje de que al que okupa una vivienda ajena no solo no le van a condenar por ningún delito ni le van a pagar un duro al propietario, sino que han impedido que el propietario le pueda lanzar. Insisto en que medidas como esta generan un efecto llamada de graves consecuencias y aumentan la inseguridad jurídica, que está provocando el intervencionismo regulatorio en materia de alquiler y que afecta al patrimonio inmobiliario de los españoles.

Además de incrementar la alarma social existente en torno a este fenómeno ilegal, se generan efectos muy negativos a propietarios y al resto de las comunidades. Si ya un procedimiento judicial de este tipo puede durar años, los propietarios afectados pueden ver alargarse aún más la posibilidad de recuperar sus inmuebles si el juez, tras esta medida gubernamental, decide suspender los lanzamientos de los okupas ilegales sin solución habitacional. La solución habitacional para las personas en situación precaria es una responsabilidad del Gobierno, no es una responsabilidad de los españoles ni de los propietarios particulares.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Lucas, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Gracias, presidente. Gracias, señora Esteban. Han sido diferentes las medidas adoptadas a través de las diversas modificaciones del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente a la crisis derivada de la COVID-19, y que se han ido realizando a lo largo de estos meses en función de la evolución de la pandemia y de la crisis que esta provocó. Debe subrayarse su carácter coyuntural, ya que se adoptan en el contexto del actual estado de alarma o después del estado de alarma en la permanencia todavía de la pandemia, por lo que debe considerarse que dichos efectos deben ser de carácter temporal y deben estar acotados a situaciones muy concretas. Debe destacarse, en todo caso, que tales medidas contribuyen a ofrecer instrumentos a las administraciones territoriales competentes para dar respuesta a diferentes situaciones muy complejas, derivadas de la pandemia de la COVID-19. Se ha pretendido, por tanto, establecer un mecanismo de protección hacia las personas más vulnerables y que pueden sufrir con mayor rigor los efectos económicos derivados de la crisis pandémica.

Al real decreto que usted menciona, el Real Decreto-ley de 31 de marzo, se realizó una primera modificación referida a los procedimientos en vía civil para protección de menores, dependientes, víctimas de violencia y vulnerables económicos. Repito, protección de menores, dependientes, víctimas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 43

violencia y vulnerables económicos. No para todo tipo de situaciones, sino que cuando el juez encuentra un menor, un dependiente, una víctima de violencia o vulnerable económico, se le da la posibilidad de analizar esa situación y de tomar decisiones, como ahora comentaré. Posteriormente, se incorporaron también, a través de la modificación del real decreto que se produce en el mes de enero, cuando se encuentran con menores, dependientes, víctimas de violencia y vulnerables económicos en el ámbito de los procedimientos penales. Estamos hablando de los grupos más vulnerables desde el punto de vista social. Estamos hablando de que cuando se produce una situación de previsible lanzamiento de la vivienda en momentos de tantísima dificultad económica, como la derivada de la pandemia de la COVID-19, y máxime cuando estábamos pidiendo a los ciudadanos que permanecieran en sus casas, hicieran confinamiento y tuvieran un contacto menor con el resto de los ciudadanos, hay que proteger a los menores, proteger a los dependientes, proteger a las víctimas de violencia y a los vulnerables económicos.

Podemos observar que la pregunta afecta a determinadas particularidades de índole jurídica introducidas en la suspensión durante el estado de alarma, y posteriormente también en la modificación que se ha realizado, recientemente ampliada hasta el 9 de agosto, a los procedimientos de desahucio y los lanzamientos para personas económicamente vulnerables, menores, dependientes y víctimas de violencia sin alternativa habitacional, establecido en el artículo 1.bis del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptaron medidas urgentes y excepcionales complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente a la COVID-19, por lo que se considera que su valoración jurídica debe ser realizada, por supuesto, con el máximo rigor, pero entendiendo que lo que está intentando es proteger un bien mayor como es la protección de los menores, como son los dependientes, como son las víctimas de violencia y los vulnerables económicos.

En todo caso, se observa que la modificación aludida en la pregunta queda justificada en la propia exposición de motivos del Real Decreto-ley 1/2021, de 19 de enero, de protección de los consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, que señala que se modifica el artículo 1.bis del Real Decreto 37/2020, de 22 de diciembre, de medidas urgentes para hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad social y económica en el ámbito de la vivienda y en materia de transportes, con objeto de dar cobertura a las situaciones en las que los procedimientos de desahucio y lanzamiento afecten a personas económicamente vulnerables sin alternativa habitacional, incluso a las causas penales en las que el lanzamiento afecte a personas que carezcan de título para habitar una vivienda cuando se trata de menores, dependientes, víctimas de violencia y vulnerables económicos. De cualquier manera, el real decreto no paraliza absolutamente nada, es una decisión que debe adoptar el juez, quien tomará la decisión previa valoración ponderada y proporcional del caso concreto, teniendo en cuenta, entre otras, que procedan las siguientes circunstancias. La primera de ellas, la circunstancia relativa a si la entrada o permanencia en el inmueble está motivada por una situación de extrema necesidad. Al efecto de analizar el estado de necesidad, se valorará adecuadamente el informe de los servicios sociales, conforme a una serie de parámetros, que usted conoce y que ha visto en el real decreto, pero cuando afecten, y vuelvo a reiterar, a protección de menores, dependientes, víctimas de violencia y vulnerables económicos.

Aquí vienen una serie de exclusiones que usted también conoce. Cuando se haya producido en un inmueble propiedad de una persona física, si en dicho inmueble tiene su domicilio habitual o segunda residencia debidamente acreditada, sin perjuicio del número de viviendas de las que sea propietario, estaría excluido. También, cuando se haya producido en un inmueble propiedad de una persona jurídica que la tenga adquirida por cualquier título válido en derecho a una persona física que tuviera en él su domicilio habitual o segunda residencia debidamente acreditada. También se excluye cuando la entrada o permanencia en el inmueble se haya producido mediando intimidación o violencia sobre las personas. También se excluye cuando existan indicios racionales de que la vivienda esté utilizada para la realización de actividades ilícitas. También, cuando la entrada o permanencia se haya producido en inmuebles de titularidad pública o privada destinados a vivienda social, y ya se hubieran asignado estas viviendas. O cuando la entrada en la vivienda se haya producido con posterioridad a la entrada en vigor del presente real decreto-ley. Es decir, estamos intentando proteger a menores, a víctimas de violencia, a dependientes y a vulnerables económicos acentuados que están pasándolo muy mal en estos momentos. Se les está diciendo: si usted está en esa situación, el juez valorará esa situación y dará un tiempo a los servicios sociales para que emitan un uniforme, y para que las administraciones tengan tiempo, a su vez, para buscar una solución habitacional.

Yo creo que hemos actuado con rigor, que hemos actuado con medida y que hemos actuado garantizando la seguridad jurídica, pero es que, además de todo lo que les estoy contando, los propietarios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 44

pueden solicitar una compensación económica, como ya he explicado también en esta Comisión, si el perjuicio económico que tienen es acreditado y es valorado según unos criterios, que también he explicado en esta Comisión. Por tanto, creo que las medidas han sido las correctas y que han establecido un sistema de protección como nunca se había afrontado en un momento de tantísima dificultad, y están dando unos resultados positivos. Ojalá que las medidas que podamos implementar de manera coyuntural, pero también las que podamos hacer de manera estructural, intenten erradicar estas situaciones de nuestra realidad social, aunque me temo mucho que vamos a tardar en hacerlo porque, como he dicho antes, el problema es complejo y necesita de una actuación muy coordinada de las administraciones públicas, de la voluntad también colaborativa de las diferentes fuerzas políticas y, por supuesto, del sector privado, que me consta que está trabajando con nosotros para intentar buscar soluciones a problemas, como digo, muy complejos y que necesitan de mucha incidencia social.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Tiene la palabra, señora Esteban.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señor Lucas, por este pequeño maratón. Seguiremos preguntando muchísimo, somos un grupo muy preguntón.

Gracias.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): De nada. Es un placer, señora Esteban.

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

Damos por concluido este segundo bloque. Quiero agradecerle su presencia, disposición y disponibilidad, hasta la próxima ocasión en que sea usted requerido.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchísimas gracias.

— MES DEL AÑO EN QUE PROCEDERÁ EL GOBIERNO A LICITAR LAS OBRAS DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA A-56 ENLACE DE EIRASVEDRAS CON LA N-120-ENLACE DE QUINTELA CON LA N-120.

AUTOR: DELGADO ARCE, CELSO LUIS (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 236, DE 09 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000826).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar, rápidamente, al tercer bloque.

Quiero dar la bienvenida y agradecerle al señor secretario general de Infraestructuras, don Sergio Vázquez Torrón, su comparecencia para responder a las preguntas que los distintos grupos han efectuado.

Comenzamos por el señor Delgado Arce. Tiene usted la palabra para formular su pregunta.

El señor **DELGADO ARCE**: Con la venia, presidente.

Señor secretario general, ¿en qué mes del año procederá el Gobierno a licitar las obras del tramo de la autovía A-56, en el enlace de Eirasvedras con el de Quintela, en la provincia de Ourense?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias. Buenos días a todos.

La pregunta es muy concreta, y la respuesta también tiene que serlo. La respuesta es 'pronto'. **(Risas)**. Como sabe, porque lo conoce bien y porque ya ha tenido ocasión de preguntarme en alguna ocasión, la A-56 entre Guntín y Ourense es una infraestructura que está teniendo un desarrollo muy extenso en el tiempo. Los estudios informativos de los primeros tramos se iniciaron en 2006 y 2007, en San Martiño-A Barrela. Cuando se licitó, evidentemente, no se preveía que las condiciones económicas del país tuviesen que hacer que esta autovía tuviese un desarrollo de paralización de obras como ha tenido. Pero, de todas formas, el año pasado, quiero recordar, hemos puesto en servicio este tramo. Es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 45

verdad que no tiene la conectividad que deseamos, pero creíamos que era una actuación que había que finalizar. Le puedo decir que seguimos trabajando en esta infraestructura y que seguimos impulsándola.

El 22 de abril de 2019 aprobamos el proyecto de Eirasvedras-Quintela —el primero de los dos en los que se dividió la variante norte de Ourense—, y se está trabajando en la redacción de los proyectos del resto de tramos más cercanos a Ourense, que son los que tienen más tráfico. Por tanto, lo que le quiero trasladar es que se avanza y creo que esto es una noticia positiva.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Señor Delgado, tiene usted la palabra nuevamente.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor secretario general, mire, el tramo Eirasvedras-Quintela del que estamos hablando espera desde 2019 la licitación de estas obras. Si se ejecutara solucionaría los problemas de tráfico que existen, y posibilitaría el proyecto municipal de conversión del tramo liberado de la N-20, en un bulevar termal muy ansiado y muy necesitado por los ourensanos.

Usted alude al proyecto de construcción aprobado el 22 de abril de 2019. Yo le cito el 21 de noviembre de 2019, en que se publica el anuncio del Mitma del sometimiento a información pública previo a la ocupación de bienes y derechos aceptados. Su ministerio informó de que se licitaría en el 2019, después informó de que se licitaría en el 2020. En los Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 consignaron 250 000 euros, diez veces menos que lo que figuraba en el presupuesto del año 2018, prorrogado luego a 2019 y prorrogado después a 2020. En definitiva, nosotros no podemos contentarnos con una respuesta que sea 'pronto', necesitamos concreción. Eso es lo que se exige a un representante del Ejecutivo de España.

No hemos parado de preocuparnos por este tema. En enero de 2021 preguntábamos por lo mismo, en qué mes del año 2021 se licitarían las obras. Ustedes nos respondieron que en febrero, que la dotación que recogía la Ley de Presupuestos Generales del Estado para ese año era suficiente para proceder a la licitación, y nos añadían que las cantidades recogidas en los presupuestos del año 2021 podían ir variando a lo largo del ejercicio para acomodarse a las necesidades reales de cada proyecto. Volvíamos a preguntar en el mes de febrero de 2021 por lo mismo, y ustedes nos contestaban que se haría en función de la priorización, dentro de la red de carreteras del Estado. Y volvíamos a preguntar el 22 de abril de 2021 —lo cual demuestra nuestro interés—, y ustedes nos contestaban otra vez que se licitaría en función de las disponibilidades presupuestarias, pero aludían también a que estaban impulsando nuevas actuaciones en la provincia de Ourense. Entre otras citaban, por ejemplo, la circunvalación de O Barco de Valdeorras como gran mérito. Pues bien, en relación con este último tema, señor Vázquez Torrón, debe saber que están las obras paralizadas, desde hace meses paralizadas, y que está ejecutado un 8,3% de unas obras que se iniciaron en el mes de septiembre del año 2019, que tienen que estar concluidas en el año 2022, y para las que hay 22 millones de euros en el presupuesto.

Pues bien, no se gasta en obras que están en ejecución, no se licitan actuaciones que son imprescindibles y necesarias y que no tienen ningún trámite administrativo pendiente que limite su posibilidad, y por todo ello, señor Vázquez Torrón, le transmito una vez más nuestra indignación por lo que está pasando. Nosotros no podemos estar de acuerdo con este funcionamiento de la Dirección General de Carreteras ni del ministerio. Hay dinero y recursos para poderlo hacer, lo que falta es la voluntad política. Yo le insto nuevamente a que liciten ya esta carretera entre Eirasvedras y Quintela y que dejen de marginar a la ciudad de Ourense. Se lo pido encarecidamente una vez más.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Delgado. Tiene tiempo para responder también, señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Bueno, yo creo que estamos trabajando en el desarrollo de esta infraestructura porque queremos que se haga. Este tramo está en la parrilla de salida de las licitaciones que vamos a hacer.

Como usted alude a la gestión de la Dirección General de Carreteras, también quiero explicarle lo que estamos haciendo, porque también sabrá, si sigue esta actividad del ministerio —y espero que lo haga—, que estamos licitando poca obra nueva porque estamos priorizando la conservación. Me parece importante, es una decisión política que hemos tomado en función de la seguridad y de la viabilidad y, efectivamente, da menos respuestas parlamentarias lucidas, menos titulares, pero creemos que es relevante. Ahora bien, estamos haciendo hueco para licitaciones de obra nueva y, como le digo, esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 46

actuación está en la parrilla de salida. No creo que decir que marginamos a Ourense sea del todo justo pero, bueno, es una valoración y tampoco voy a entrar en ella.

Efectivamente, además hemos tenido gastos inesperados, como las consecuencias de hacer frente al temporal Filomena. Es decir, que la actividad del ministerio sigue. Uno cuando licita una obra tiene que saber que tiene suficiente hueco presupuestario para acabarla en tiempo y forma. Estamos siendo prudentes en la gestión presupuestaria, porque lo que no queremos hacer es licitar obras para luego encontrárnoslas paralizadas como, por ejemplo, ha pasado con la autovía de Lugo a Santiago, en la que ahora se habla de retrasos de dos tramos. Precisamente hay retrasos porque cuando llegamos al Gobierno nos encontramos esos dos tramos que faltan totalmente paralizados. Yo le invito a decirme una obra licitada por el anterior Gobierno que se hubiese acabado en plazo. Le digo la respuesta: ninguna. Entonces, al tirarse a la piscina de la licitación hay que saber si hay agua, si hay hueco presupuestario suficiente a lo largo de los años, y es lo que estamos haciendo. Los presupuestos son limitados y hay que ir acompasando las necesidades a las disponibilidades, pero la variante norte de Ourense es muy importante y, como ya le dije hace unos meses, las licitaciones en esta autovía van a empezar por ahí.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— ACTUACIONES PREVISTAS PARA LA MODERNIZACIÓN FERROVIARIA EN LA PROVINCIA DE LUGO.

AUTOR: PRIETO NIETO, ANA (GS)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 270, DE 12 DE MAYO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/001036).

El señor **PRESIDENTE**: Siguiente pregunta. Tiene la palabra la señora Prieto Nieto.

La señora **PRIETO NIETO**: Muchas gracias. Buenos días y bienvenido, secretario general, señor Vázquez Torrón.

En relación con los presupuestos de 2018, el gasto total previsto del Mitma en los presupuestos de 2021 para la provincia de Lugo se incrementó en un 90,7%, lo que significa 110,5 millones de euros, y en los presupuestos de 2021 la inversión real del Mitma en la provincia de Lugo se incrementó un 98,9%, que es una cuantía de 104,8 millones de euros. Según las cuentas de 2021 aprobadas, Lugo se convierte en la tercera provincia de España en la que más se incrementa el presupuesto del Mitma. Si comparamos los presupuestos de 2018, de un Gobierno del Partido Popular, con los presupuestos de 2021, de un Gobierno presidido por Pedro Sánchez, la inversión real en el sector ferroviario en la provincia de Lugo se ha incrementado un 758,2%, pasando de los 8,9 millones a los 76,2 millones en los presupuestos de 2021.

La provincia de Lugo ocupa la posición número 9 en el *ranking* por provincias en cuanto a la inversión real en el sector ferroviario por persona, con una cantidad de 232 euros por habitante. Por ejemplo, en la mejora de la línea Ourense-Monforte de Lemos-Lugo destaca la inversión de 546 millones de euros. Adif consigna un total de 84,6 millones de euros para actuaciones de renovación y electrificación, y para la estación intermodal de Lugo 3,2 millones. Están consignados 3,1 para la renovación de la línea de conexión de mi provincia, Lugo, con León. Adif consigna con cargo al Plan Transversal de Supresión de Bloqueos Telefónicos 1,9 millones en Lugo. En el presupuesto de Renfe se contempla una inversión total de 1,9 millones en Lugo para la mejora de la seguridad, material rodante, reparaciones, accesibilidad en trenes, estaciones y sistemas de información y venta. La inversión en el ancho métrico en La Mariña Lucense es imprescindible. Así, el Gobierno de España cumple con las vecinas y los vecinos de la provincia de Lugo.

Quiero destacar el compromiso de Pedro Sánchez con nuestra provincia, que se visibiliza en el esfuerzo inversor que, pese a la pandemia, ha puesto fin a la falta de presupuesto suficiente y a la bajísima ejecución presupuestaria en Lugo en siete años de Gobiernos del Partido Popular, que continuamente hacían figurar partidas que nunca llegaban a ejecutarse. Recientemente se han licitado y adjudicado varios contratos, como la electrificación entre Monforte de Lemos y Lugo o la construcción del nuevo túnel de Oural, financiada, como algunas otras, con fondos europeos Next Generation.

Señor Vázquez Torrón, mi pregunta es, ¿qué actuaciones tiene previstas el Gobierno para la modernización ferroviaria en la provincia de Lugo?

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 47

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias, señoría.

Efectivamente, en esta pregunta voy a comentar y a aprovechar para señalar las actuaciones que estamos haciendo en la modernización de la conexión Ourense-Lugo, para que la provincia y la ciudad tengan una conexión con la alta velocidad de Galicia que, como saben, está a las puertas de llegar.

El pasado 12 de marzo presentamos —junto con la presidenta de Adif— en la Casa Consistorial de Monforte de Lemos el programa de actuaciones que estamos desarrollando en esa línea. Yo creo que los plazos de planificación y ejecución de grandes infraestructuras sobrepasan los ciclos políticos. Fue un Gobierno del Partido Popular el responsable de planificar la entrada a Galicia de la alta velocidad, que se decidió que fuese a través de Ourense, y fue con un Gobierno socialista, en los años 2010 y 2011 recordarán que eran los años más duros de la crisis económica, años de extrema dificultad cuando se comprometieron las grandes licitaciones que, de alguna forma, blindaron la llegada de la alta velocidad a Galicia. Pero es verdad, y esto creo que es importante, que estos impulsos de la conexión con Galicia han ido siempre acompañados de infructuosos intentos de planificación para conectar a Lugo y a su provincia con la red de alta velocidad. La realidad objetiva cuando digo objetiva es que es objetiva es que la provincia de Lugo, una provincia con un importante potencial económico y turístico, se estaba quedando fuera de las inversiones ferroviarias. Eso ha sido así.

Ahora, pese a las dificultades económicas que tiene nuestro administrador de infraestructuras ADIF por la caída de sus ingresos a causa de la pandemia, estamos comprometiendo un esfuerzo inversor inédito para la línea Ourense-Monforte-Lugo, con una inversión total de 546 millones de euros, que permitirá que Lugo se conecte con la red de alta velocidad y mejorar el servicio para el transporte de mercancías. Creemos que lo eficaz es priorizar e invertir ya, sin demora, para no hacer lo que se hizo siempre, como usted dice, que es jugar con la expectativa de los lucenses. Por eso, hemos licitado en poco más de dos años casi el triple que en los doce años anteriores, y gran parte de esta inversión procederá del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia en su componente 6, lo que dará una garantía mayor de financiación.

Algunas de estas actuaciones están recién licitadas o en fase de adjudicación. Lo estamos viendo día a día: obras para la renovación de la vía del tramo Monforte de Lemos-Lugo; obras del nuevo túnel de Oural, que comenzarán en este próximo mes de julio, este verano; la fase uno de la electrificación entre Ourense y Monforte, y proyectos de ampliación de gálibo, tratamiento de andenes, cruce de andenes. Es decir, se trata de diferentes proyectos, con una complejidad técnica y una carga económica importantes. Se está viendo cada semana este compromiso, más allá de promesas, ideas y declaraciones, un trabajo técnico y presupuestario y un esfuerzo inédito en la historia reciente del ferrocarril en la provincia de Lugo. Es lo que estamos haciendo, es una realidad objetiva y, por tanto, difícil de cuestionar.

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

— ESTADO EN EL QUE SE ENCUENTRA EL PLAN DEL GOBIERNO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL MECANISMO DE PAGO POR USO DE LAS CARRETERAS DE ALTA INTENSIDAD.

AUTOR: DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 274, DE 18 DE MAYO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/001046).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta.
Señor Vega Arias, tiene usted la palabra, por favor.

El señor **VEGA ARIAS**: Doy por reproducida la pregunta. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor Vázquez, es la pregunta número ocho.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Respecto al estado en el que se encuentra el plan del Gobierno para la implementación del mecanismo de pago por uso de las carreteras de alta intensidad, España dispone de un patrimonio viario, como conoce, que canaliza en torno al 98 % en la movilidad urbana. Efectivamente, como hemos dicho varias veces, tenemos un déficit

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 48

de inversiones en mantenimiento de la red de carreteras generado a lo largo de la última década que ha venido acompañado de un notable incremento de la red en los últimos años y nuevos kilómetros de infraestructuras puestos en servicio. Por otro lado, existen determinados tramos de la red de alta capacidad cuya financiación recae en todo o en parte sobre los usuarios a través de peajes directos, generando sensaciones de agravio entre unas comunidades y otras. El resultado es que tenemos una red viaria que tiene acumulado un importante déficit de conservación en los últimos años y un modelo de gestión de la red escasamente coherente y de difícil comprensión para los ciudadanos que genera distorsiones en la eficiente asignación de tráfico.

En este contexto, ¿qué ha hecho el Gobierno? A través del Mitma ha planteado, en primer lugar y como medida más urgente, un incremento presupuestario en la inversión de conservación. Como comentaba en la primera pregunta de esta sesión, para nosotros es una prioridad hacer todos los esfuerzos presupuestarios por la conservación, porque habido un deterioro muy importante en los últimos años en estas partidas, y se nota en los firmes, como vemos día a día. Por otro lado, el Gobierno se ha comprometido —y esto es importante— a no prorrogar ni a volver a licitar aquellas concesiones cuyo plazo finalice. Lo hemos hecho, hemos levantado los peajes en la AP-1, en la AP-7 Tarragona-Alicante, en la AP-4 Sevilla-Cádiz y en la AP-7 este verano desde la Junquera a Tarragona y Zaragoza-Mediterráneo. Esto supone un ahorro global a los usuarios de 900 millones de euros.

Por último, el Gobierno ha planteado, en el marco de la nueva estrategia de movilidad y la ley de movilidad, la necesidad de abordar un consenso sobre el modelo de red viaria que queremos para el futuro. Saben que hay dos opciones: seguir con el modelo actual, que la conservación se financie con los impuestos de todos los ciudadanos, o transitar hacia un modelo en el que los costes de conservación se tarifiquen a los usuarios. Esto es lo que hemos hecho. El Gobierno ha querido reabrir el debate sobre la financiación y la conservación, con claridad, y es una de las reformas incluidas en el Plan de Recuperación y Resiliencia, en el que se ha establecido la posibilidad de implantar este modelo que siempre hemos dicho que sería con consenso, con diálogo y posible a partir de 2024. No obstante, como saben, no se plantea ninguna propuesta concreta a día de hoy que evalúe la filosofía y los detalles de la propuesta. Este debate sobre la reforma de políticas públicas creo que es importante y lleva mucho tiempo en la mesa de este ministerio, creo que de diferentes Gobiernos, y supongo que en esta Cámara y esta Comisión tendrá un papel, que debemos abordar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Vázquez.
Tiene la palabra el señor Vega.

El señor **VEGA ARIAS**: Señor secretario, como usted sabe, el 13 de abril de 2021 el Consejo de Ministros aprobó el Plan de recuperación de la economía española. Este Plan de recuperación recoge la necesidad de establecer unos pagos por el uso de las carreteras españolas de alta capacidad, tanto nacionales como regionales, aplicables a todos los usuarios sin distinción, o sea, a particulares y profesionales, como usted acaba de exponer. Esto se justifica por la necesidad de establecer un sistema de ingresos que garantice los fondos necesarios para la conservación de la red viaria estatal, como usted también acaba de afirmar.

En el Grupo Parlamentario VOX pensamos que el Gobierno debería buscar otras fuentes de financiación, dada la situación de crisis económica actual. Por ejemplo, debería gravar con tasas portuarias directas a los contenedores de importación de países extracomunitarios que están utilizando nuestras carreteras, que nosotros pagamos y que, además, tenemos que mantener también nosotros con esta doble imposición que pretenden ustedes poner, y no a los camiones, a nuestros camioneros. El Grupo Parlamentario VOX solicita la retirada de esta propuesta realizada ante la Comisión Europea y, en todo caso, que el Gobierno se abstenga de implantar un mecanismo de ingresos de esta índole en futuras normas jurídicas.

Ante esta propuesta que hacen ustedes nadie ha mostrado su conformidad. La Confederación Española de Transporte de Mercancías ha advertido que esta decisión puede suponer un perjuicio a las exportaciones españolas y que afectará a la competitividad de la economía española lógico, y ha manifestado que el transporte por carretera ya contribuye a las arcas del Estado con más de 11 000 millones de euros anuales. La Organización Empresarial de Logística y Transporte de España ha manifestado que no se puede imponer dos veces por lo mismo, primero con impuestos y después con peajes, al tiempo que aseveran que es tremendamente inoportuno —como hemos expuesto anteriormente— en una época de crisis como la que estamos atravesando. Pero también los particulares

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 49

se verán perjudicados. Así, el Real Automóvil Club de España ha afirmado que implantar este sistema de pago volverá a perjudicar los bolsillos de los conductores privados y, además, los pondrá en serio peligro, al obligar a muchos de ellos a buscar vías alternativas mucho más peligrosas. Por esta razón, el Grupo Parlamentario VOX solicita —repito la retirada de esta propuesta—.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias.

Respeto su visión, pero si habla del bolsillo de los conductores tiene que tener en cuenta que este es el primer Gobierno en democracia que no prórroga concesiones de autopistas y que, como he dicho, los conductores españoles se han ahorrado 900 millones por decisiones importantes de este Gobierno. Esa es la realidad y estos son los hechos. Pero somos responsables y, por tanto, conscientes de las necesidades del país y del entorno europeo en el que nos movemos, y pensamos que merece la pena tener un debate sobre la conservación de nuestras autovías.

Cuando utilizamos el ferrocarril y compramos un billete estamos pagando también una parte para el canon y para la conservación de esta infraestructura. Evidentemente, es un medio de transporte muy limpio. Desde luego, tiene sentido ir hacia una neutralidad entre modos de transporte, pero eso puede tener unos costes. En ningún caso se harían los dos peajes, sino que se haría una tasa, y por eso queremos llegar a un consenso. También tenemos que decidir si queremos transitar hacia políticas medioambientales y que tengan capacidad de dar garantía financiera a la conservación de nuestras carreteras, que, como le he dicho, tiene un problema. De todas formas, el debate está abierto y no es inminente. La realidad de los hechos es que este Gobierno ha quitado los peajes y también que no queremos hacer algo por la puerta de atrás, sino que queremos hacerlo con transparencia y con el concurso de todos los interlocutores. No nos importa que se hable mucho de este tema, porque la sociedad española necesita, y es bueno, que se aborden debates de esta naturaleza con claridad e intercambiando puntos de vista, como usted ha manifestado, porque es evidente que esta medida también tiene sus costes y sus desventajas, y tenemos que verlo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— ACTUACIONES PREVISTAS EN LA ESTACIÓN DE CERCANÍAS DE ALCALÁ DE HENARES.

AUTOR: VICENTE VIONDI, DANIEL (GS)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 288, DE 08 DE JUNIO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/001093).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta.

Tiene la palabra el señor Vicente Viondi.

El señor **VICENTE VIONDI**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señor Vázquez.

Yo voy a intervenir en relación con el municipio de Alcalá de Henares, en la Comunidad de Madrid. Voy a darles algunos datos para ponerlo en situación. Es la segunda ciudad de la Comunidad de Madrid, más de doscientos mil habitantes. Es la única ciudad de la Comunidad de Madrid que es Patrimonio de la Humanidad, por su rico patrimonio histórico y cultural. Es la cuna de Cervantes, de Azaña, del Cardenal Cisneros. Es la ciudad con más turismo de la Comunidad de Madrid, evidentemente después de la propia ciudad de Madrid. Es, por tanto, un emblema no solo de la Comunidad de Madrid sino también y muy especialmente del Corredor del Henares en esta región.

A la estación de cercanías de Alcalá de Henares acuden diariamente más de setenta mil viajeros todos los días. Las líneas C-2 y C-7 son de las que más usan los madrileños y las madrileñas. En concreto, la C-2 es la tercera con más viajeros de toda la Comunidad de Madrid. Por tanto, para la movilidad en la Comunidad de Madrid y la movilidad en el Corredor del Henares y muy en concreto en la ciudad de Alcalá de Henares es esencial el servicio actual de cercanías y que la estación principal del municipio sea adecuada. Es esencial para los alcalaínos, pero también para muchísimos estudiantes que acuden a la universidad pública afamada y de gran prestigio en la Comunidad de Madrid y en el conjunto de España. También es esencial para ese número importantísimo de turistas que acuden a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 50

esta ciudad, cada vez más y usando de forma más frecuente la red de cercanías, durante los fines de semana principalmente. Por tanto, la estación de Alcalá de Henares es la puerta de entrada una de las grandes ciudades de la Comunidad de Madrid.

Aquí se han acumulado muchísimas promesas incumplidas por parte de anteriores Gobiernos del Partido Popular. Yo recuerdo que el último gran compromiso del señor Íñigo de la Serna fue pintar un mapa de 6 mil millones de euros para cercanías en Madrid, donde incluía una minúscula parte para la estación de Alcalá de Henares, pero nada se supo. Incluso me puedo remontar a cuando la señora Ana Pastor era ministra de Fomento y prometía su reforma en el año 2014 acompañada de la señora Cifuentes y a cuando anunció otro plan de cercanías, dotado con más de 350 millones, que nunca vio la luz.

Es decir, señor Vázquez, la estación de Alcalá de Henares lleva muchas promesas incumplidas y lo que necesita de verdad son hechos. Necesita una reforma sin dilación, una reforma que mejore su accesibilidad y que sea esa puerta de entrada visible, adecuada, reformada, moderna y atractiva que necesitan tanto los usuarios habituales como todos los turistas que acuden a la ciudad. Sabe usted bien que el Gobierno municipal de Alcalá de Henares tiene un compromiso fuerte con que esto salga adelante y desde aquí yo le invito a que esa reforma de la estación principal de Alcalá de Henares se haga sin dilación y a que antes de que acabe este periodo de legislatura tengamos esta reforma iniciada, y que por fin pueda verse la luz.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Vázquez, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias.

Señoría, como usted ha dicho, el Gobierno actual está trabajando en una serie de actuaciones en la estación de cercanías que próximamente serán licitadas. Somos conscientes de que Alcalá de Henares, declarada ciudad Patrimonio de la Humanidad, es una joya y requiere de una estación ferroviaria digna, moderna, renovada y acorde al siglo XXI.

Por un lado, las actuaciones que estamos planeando van encaminadas mejorar la accesibilidad de la estación. Se definen intervenciones como la instalación de ascensores para la creación de un itinerario accesible, la adecuación a la normativa de las escaleras existentes y la instalación de piezas de borde de andén y aseos para personas de movilidad reducida. Inicialmente, como sabe, se pensó en licitar y adjudicar esta actuación de accesibilidad por separado, pero finalmente hemos decidido integrarla en la licitación de una segunda actuación, que comentaré a continuación, para una mayor agilidad administrativa y con el objeto de que los alcalaínos puedan disfrutar de su estación renovada lo antes posible. Estas son las actuaciones de reforma y modernización del edificio de la estación. Se incluyen en esta actuación intervenciones de reforma, concretándose en una mejora funcional y la optimización de flujos, así como un cambio en la imagen total y la remodelación del entorno urbano, que es muy importante, asociado a la transformación de la estación, que está en un lugar central, para una ciudad como Alcalá. En total, las actuaciones tendrán un importe aproximado de 15 millones de euros y prevemos aprobar el proyecto a lo largo del tercer trimestre de este año para, a continuación, licitar inmediatamente las obras.

La licitación de esta actuación integral es compatible con la reconfiguración del Corredor de Henares, entre San Fernando y Alcalá, que también se prevé acometer próximamente. Además de estas dos actuaciones, ADIF, dentro de las actuaciones incluidas en el proyecto de renovación de la señalización de la zona noroeste de la red de cercanías de Madrid, plantea la sustitución del enclavamiento eléctrico por otro electrónico en la estación de Alcalá. Esta actuación se encuentra también pendiente de licitación. La actuación conjunta permitirá mejorar la fiabilidad de las estaciones, lo cual es muy importante en los servicios de cercanías que presta el Corredor del Henares, y tiene un presupuesto de casi 46 millones de euros.

Por otra parte, también estamos en conversaciones con el ayuntamiento, que quiere proponer a ADIF un convenio para llevar a cabo unas pasarelas actuales en el municipio de Alcalá de Henares, ya que quiere que la pasarela peatonal que se encuentra junto a la estación se reforme. Estamos en conversaciones para estudiar el alcance de la propuesta y la distribución de los costes que se contemplan.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 51

— ACTUACIONES QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTAS ACOMETER EN LA AVENIDA «RICARDO CARAPETO» DE BADAJOZ Y PLAZOS PARA ELLO.

AUTOR: GARCÍA LÓPEZ, MARIBEL (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA)
(Número de expediente 181/001096).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta.
Por el Grupo Socialista, la señora García López tiene la palabra.

La señora **GARCÍA LÓPEZ**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Muchas gracias, señor secretario, por estar aquí y por su disponibilidad.

El último tramo de la avenida Ricardo Carapeto conecta la carretera nacional BA-20 con el barrio de San Roque de Badajoz. Como ha ocurrido en muchas poblaciones, los edificios y servicios de esa zona de la ciudad han seguido creciendo, pero las infraestructuras urbanas correspondientes nunca se han acometido. ¿Por qué esta situación? Porque este tramo de avenida oficialmente no es parte de la ciudad, sino que es una carretera nacional y, por tanto, depende del ministerio.

Lo cierto es que las vecinas y los vecinos del barrio de San Roque llevan años teniendo que transitar por una carretera sin aceras, sin iluminación, con el peligro que eso conlleva para su seguridad, ya que, con demasiada frecuencia, los coches van mucho más deprisa que a los 40 kilómetros/hora que limita la señal que hay en este tramo o aparcan en la acera, dejando sin espacio a los peatones para poder transitar. Además, tampoco hay paso de peatones.

Las circunstancias políticas que hemos vivido desde el año 2018 han hecho que nunca se hayan llevado a cabo, a pesar de haber prometido en varias ocasiones el arreglo y posterior cesión de este tramo al ayuntamiento. El ministro Ábalos, en visita oficial a la ciudad durante el mes de abril, anunció que el ministerio acondicionará este tramo de la avenida dentro de un plan para renovar las antiguas travesías de carreteras nacionales que han quedado integradas en los tramos urbanos y que después se cederá al ayuntamiento. Este ambicioso plan estatal de humanización de travesías se llevará a cabo con los fondos europeos de recuperación y, actualmente, según confirmó, está en fase de redacción.

En el Grupo Parlamentario Socialista celebramos que por fin, y una vez más, sea un Gobierno socialista quien dé solución a problemas que llevan arrastrándose durante años y que perjudican gravemente, en este caso, a la seguridad vial de los vecinos y vecinas de Badajoz que transitan por la avenida Ricardo Carapeto. En 2018 el Partido Popular incluyó en los Presupuestos Generales del Estado una partida de 450 000 euros para acondicionar este tramo. Hizo gala de ello y de su eficacia presupuestaria todo un clásico, pero jamás llegó a hacer nada, porque, como siempre pasa con el Partido Popular, poniendo cifras en un papel es muy rápido y muy espléndido, pero llegada la hora de la verdad la inversión nunca es real.

Estimado secretario general, ¿podría, por favor, explicarnos qué actuaciones tiene previstas acometer el Gobierno en la avenida Ricardo Carapeto, de Badajoz?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor Vázquez, tiene usted ahora la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias.

Señoría, como ya ha indicado, la avenida Ricardo Carapeto es una calle de Badajoz cuya titularidad es del Mitma por ser parte de la antigua N430, pero que reúne las condiciones —ya las reúne desde hace tiempo, efectivamente— para ser cedida al ayuntamiento de Badajoz al haber perdido su función dentro de la red de carreteras del Estado y haberse integrado totalmente en la trama urbana. Esto es algo que pasa en muchas localidades, lo que llamamos las travesías, antiguas nacionales, que ya están plenamente integradas en las ciudades. Como ha relatado, se trata de una actuación con un origen muy antiguo, porque en los años noventa empiezan los primeros intentos y por algún motivo no se ha llegado a finalizar. Es hora de impulsarlo definitivamente.

Usted ha trasladado muy bien la situación de esta vía, los elementos que tienen que ver con la seguridad vial, con la falta de aceras, con el riesgo de los peatones que circulan por allí. Sabemos que hubo una tramitación también en 1994, que en 1998 también se intentó y que, posteriormente, en 2005 se retomó el proyecto, que había quedado desactualizado, pero no se llegó a construir. Y es ahora, como usted ha dicho, cuando hemos decidido dar un nuevo impulso a esta actuación y se ha metido una orden

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 52

de estudio, el pasado 7 de abril de 2021, para que se actualice el proyecto, algo necesario por haber cambiado las condiciones del entorno y por la evolución normativa. Este impulso ha venido por varios motivos, pero creo que el más importante de todos ellos, y quería señalarlo, es el de la seguridad vial, que para nosotros es muy relevante. Se trata de un tramo donde los peatones, como usted ha dicho, andan por la propia calzada, algo que queremos corregir, y de ahí la necesidad de construir aceras.

Le puedo relatar que la actuación tratará, en todo caso, de homogeneizar la configuración del tramo con el resto de la travesía de la N430, dotándolo de una calzada duplicada y con un tratamiento de sus márgenes acorde al entorno atravesado. La sección tipo estará compuesta por dos calzadas de dos carriles, aparcamientos, aceras y carril bici. Se prevé la instalación completa de alumbrado público y la supresión de las cunetas existentes, realizándose el drenaje de la calzada que conecta con la red de saneamiento. Le puedo anunciar que el pasado 10 de junio el ministerio ha procedido a la aprobación provisional del proyecto, que contempla las actuaciones que le he descrito, por importe de 1,4 millones de euros. Asimismo, en los próximos días será publicado en el *Boletín Oficial del Estado*, de cara al sometimiento a trámite de información pública de forma previa a la aprobación definitiva del proyecto. Por último, le informo de que la financiación de las obras está prevista a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, en la que hemos reservado una partida para actuaciones como estas de la red de carreteras del Estado que pasan por poblaciones y que ya han perdido esa capacidad. Tratamos de que sean actuaciones que calmen el tráfico, o sea, ligadas a la movilidad sostenible y a la humanización. A veces tienen costes económicos no demasiado elevados pero mucha incidencia en el día a día de las personas, en la configuración de las ciudades y en la propia agenda urbana —que por ello somos también el Ministerio de Agenda Urbana—, en la que tenemos que trabajar.

En definitiva, el Gobierno está imprimiendo un impulso definitivo para el desarrollo de esta actuación, que sabemos que es muy importante para Badajoz.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— MOTIVO POR EL QUE SE HA INICIADO LA LICITACIÓN DE LAS OBRAS DEL TÚNEL DE LABRADORES DE VALLADOLID SIN TENER APROBADO DE MANERA PREVIA EL ESTUDIO INFORMATIVO PRECEPTIVO.

AUTOR: CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP)

**BOCG, SERIE D, NÚMERO 288, DE 8 DE JUNIO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/001103).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente cuestión.

Por el Grupo Popular, el señor Carazo Hermoso tiene la palabra.

El señor **CARAZO HERMOSO**: Gracias, presidente. Gracias, señor Vázquez.

En el año 2006 el Ministerio de Fomento aprobó un estudio informativo, que sigue en vigor, sobre la integración del ferrocarril a su paso por Valladolid, que señalaba que el soterramiento era la mejor opción a nivel técnico y medioambiental para integrar el ferrocarril en la ciudad. La crisis económica de 2008 retrasó los proyectos previstos y, si bien se hicieron algunas actuaciones como el soterramiento de las vías a su paso por el Pinar de Antequera o la construcción de los nuevos talleres de Renfe, la integración no se pudo completar. Tras la llegada a la alcaldía, en el año 2015, del Partido Socialista, Óscar Puente renunció al soterramiento y en un nuevo convenio se acordó la denominada integración en superficie, consistente en la construcción de varios túneles y pasarelas. Entre esas infraestructuras previstas se encuentra el túnel de Labradores, sobre el que le pregunto hoy.

Supongo que usted sabrá lo que dice el artículo 5.3 de la Ley del Sector Ferroviario, pero, por si acaso, se lo recuerdo. Dice que para la modificación significativa desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación será precisa la aprobación por el Ministerio de Fomento de un estudio informativo. El Ministerio de Fomento son ustedes, aunque haya cambiado de nombre. Y añade el artículo 7.2 que no se podrán aprobar instrumentos que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente. Además, la Abogacía del Estado, en su informe de fecha 10 de abril de 2018, señaló que para el cambio del soterramiento a la nueva solución de permeabilización, para que esta sea efectiva —cito textualmente—, en este tramo se deberá aprobar, tras ser sometido a la tramitación que corresponda, un estudio informativo con la solución de permeabilización de la travesía ferroviaria. Pues bien, la sociedad Valladolid Alta Velocidad, en la que participan Renfe y Adif, ha licitado y adjudicado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 53

las obras del túnel de Labradores sin estar aprobado un nuevo estudio informativo, que en estos momentos se encuentra en tramitación, y, por tanto, contraviniendo la ley y contraviniendo el informe de la Abogacía del Estado. Le quiero preguntar el motivo de que esto haya ocurrido así.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): En efecto, como usted ha dicho, en abril de 2021 la sociedad Valladolid Alta Velocidad acordó adjudicar la obra de construcción de los nuevos pasos inferiores entre la calle Panaderos y Labradores y la avenida de Segovia, en el barrio de Las Delicias, por 14,3 millones de euros y veinte meses de plazo. El inicio de las obras por parte de la sociedad de integración —no Adif, sino la sociedad integración— responde a la necesidad de avanzar para mejorar la permeabilidad en esta zona, de acuerdo a lo pactado entre las administraciones y a la firma del convenio, en el que se recogen todas las actuaciones de permeabilidad transversal acordadas entre las partes intervinientes y que da cobertura al inicio de las mismas.

Quiero aclarar que cuando hablamos de las obras del túnel de Labradores, por lo que me pregunta, estamos hablando de unas obras de naturaleza urbanística, no ferroviaria, con las que se da continuidad a la trama urbana bajo el ferrocarril existente en Valladolid. Hay que aclarar también cuándo es necesario y para qué un estudio informativo. Usted ha leído el artículo 5.3 de la Ley del Sector Ferroviario y sabe que habla de modificaciones significativas desde el punto de vista del trazado o de sus condiciones funcionales o de explotación. Por tanto, el estudio informativo es el instrumento previsto para la tramitación administrativa relativa a las infraestructuras ferroviarias, no para la tramitación de la construcción de otro tipo de infraestructuras, y tampoco la construcción del túnel de Labradores se realiza con el fin de hacer la supresión de ningún paso nivel, lo que pudiera haber llevado a pensar que se estaba dentro de este concepto. Todas las actuaciones de permeabilidad acordadas en la integración del ferrocarril de Valladolid no son —repito— actuaciones ferroviarias, sino urbanas. Lo mismo ocurre con los demás pasos transversales que se van a realizar en el corredor urbano de Valladolid: ni son obras de infraestructura ferroviaria ni suprimen ningún paso a nivel. Por lo tanto, no requieren de la realización de un estudio informativo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

¿Quiere usted usar el tiempo que le queda todavía? (**Asentimiento**). Tiene usted la palabra.

El señor **CARAZO HERMOSO**: Pues una de dos, señor Vázquez: o es preceptivo aprobar estudio informativo que modifique el que está en vigor y, por tanto, la licitación es ilegal y usted debería anunciar hoy aquí su paralización; o si lo que ha dicho usted de que los túneles no forman parte de la integración ferroviaria de Valladolid y la integración ferroviaria que nos proponen consiste en hacer muchos túneles, entonces no existe ninguna integración ferroviaria y nos han engañado a los vallisoletanos. Por tanto, aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid y usted por esta Comisión, le diré que hemos preguntado reiteradamente al ministerio qué otras ciudades han renunciado a proyectos de soterramiento que tuvieran comprometidos y no nos han contestado. Dos veces hemos preguntado por escrito y no nos han contestado. No sé si es para no dejar mal al delegado de Pedro Sánchez en Valladolid, que es el señor Puente, o si no será porque ninguna otra ciudad ha renunciado a un proyecto de esta envergadura y nos quieren vender este parche que mantiene la barrera social que suponen para Valladolid las vías del tren.

En conclusión, siempre ocurre mismo, cuando gobierna el Partido Socialista, a Valladolid le va mal; cuando el PSOE entra por la puerta, las inversiones para Valladolid salen por la ventana. No nos resolverá este problema, pero yo le repito que creemos que no han respetado la legalidad en este procedimiento.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vázquez, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Yo creo que no debemos confundirnos y considerar incluida la ejecución de este paso transversal en el trámite de información pública al que se sometió desde el 17 de abril el estudio informativo de la integración urbana del ferrocarril en Valladolid. El objeto de este nuevo estudio que ahora se ha sometido a información pública es el de definir la nueva solución ferroviaria —remarco, solución ferroviaria— para el paso del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 54

ferrocarril entre el paso superior de la carretera VA-30 al sur de Valladolid y el nudo norte ferroviario, ajustándola a lo acordado en el convenio firmado el 20 de noviembre de 2017 y dejando sin efecto las actuaciones ferroviarias previstas anteriormente. Repito, como he indicado y reitero de manera resumida, este estudio informativo lo que está tramitando es la solución ferroviaria, no las restantes actuaciones de permeabilización y urbanísticas que se puedan dar, como es el caso del túnel de Labradores. Esta tramitación es precisa para dejar sin efecto ese estudio informativo aprobado anteriormente y que incluía una actuación sobre las vías que no se va a ejecutar.

Pero, como usted dice, aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, yo creo que el caso de Valladolid es un caso digno de reconocimiento y de mención, pues ha sabido reconducir una actuación de soterramiento de muy dudosa viabilidad —ustedes lo saben bien— socioeconómica e incierto futuro —era un desastre lo que había ahí— hacia una solución de permeabilidad urbana que ya está en marcha y que sí tiene futuro, y ojalá en muchas otras ciudades cunda el ejemplo. Aparte, Valladolid es hoy —lo sabemos bien en el ministerio— un referente en políticas de movilidad, es un ayuntamiento que sabe a dónde va y tiene clara una idea de ciudad. Tiene mucha suerte usted de vivir allí.

Muchas gracias.

— FORMA PREVISTA PARA SOLUCIONAR LOS RETRASOS EXISTENTES EN LA REDACCIÓN DE LOS ESTUDIOS INFORMATIVOS DE LOS PROYECTOS CORRESPONDIENTES A LA ENTRADA DEL TREN ALTA VELOCIDAD EN LAS CAPITALES VASCAS.

AUTOR: BARANDIARAN BENITO, ÍÑIGO [GV (EAJ-PNV)]

(Número de expediente 181/001115).

El señor **PRESIDENTE**: Siguiente cuestión. Por el Grupo Parlamentario Vasco, el señor Barandiaran Benito tiene la palabra.

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

Señor Vázquez, bienvenido, en primer lugar. Permítame que le reformule de alguna manera la pregunta, que yo creo que estaba mal formulada, porque lo que yo le quería preguntar es qué medidas van a adoptar para solucionar los retrasos que existen en la actualidad para la aprobación definitiva de los proyectos de entrada del tren de alta velocidad en las capitales vascas, que viene sufriendo un retraso que entendemos intolerable.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, agradezco esta pregunta, porque el tema de los estudios informativos genera mucha discusión y vamos a intentar hacer, si puedo, algo de pedagogía o explicar este asunto, que es importante. Efectivamente, los estudios informativos de las líneas de alta velocidad requieren, como sabe, unas tramitaciones exigentes obligadas por la legislación sectorial ferroviaria y ambiental, que implican normalmente que discurren varios años hasta la aprobación del estudio. Esta es la trayectoria de todos los estudios. Además, suele ocurrir que durante la fase de información pública y consultas a otras administraciones, porque este es un proceso interactivo en el que intervienen otras administraciones, hay que dar respuesta a todas las alegaciones que se producen, buscando siempre el interés general de la actuación, pero equilibrado con el máximo consenso territorial posible.

En el caso que nos ocupa, los estudios se han redactado —estamos hablando de las integraciones de Vitoria y de Bilbao— en plazos relativamente cortos, nueve meses en el caso de Vitoria y cinco meses en el caso de Bilbao. Por tanto, yo creo que en ningún caso hablaría de retraso. También se han resuelto con diligencia los procesos de información pública y consultas a las administraciones, que se los voy a relatar: cuatro meses para la redacción del expediente de Vitoria, donde se recibieron 35 informes de administraciones y 11 244 alegaciones de particulares y asociaciones. Esto es algo que pasa particularmente en el País Vasco, que es una sociedad muy participativa, una sociedad civil que está acostumbrada a participar en estos procesos, y el número de alegaciones es muy superior a otros territorios del Estado. Hemos tenido dos meses para la redacción del expediente de Bilbao, donde se recibieron 18 informes de administraciones y 395 alegaciones de particulares y asociaciones. Lo que está resultando más laborioso, como sabe, es el proceso de evaluación ambiental, dado que son actuaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 55

de gran envergadura que se desarrollan en entornos urbanos, y en algunos casos se sitúan próximos, como sabe, a lugares de alto valor ambiental, lugares delicados. Esto hace que el Ministerio para la Transición Ecológica haya realizado sucesivas peticiones de información complementaria para asegurar que las actuaciones son plenamente compatibles con la preservación del medio ambiente. Este es el punto en el que nos encontramos actualmente con los dos estudios.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Vázquez.
Señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Señor secretario, en la respuesta a la primera pregunta usted ha señalado que las inversiones en infraestructuras rebasan los ciclos políticos, y no puedo estar más de acuerdo con esa afirmación. Estamos hablando de un tramo del corredor atlántico, que es precisamente el de la Y vasca que conecta el Estado español con Francia y, además, los accesos a las principales capitales —no solo Bilbao, Vitoria también, que es de la que estamos hablando—, en las que por un motivo o por otro desde que se comenzaron no ya los estudios informativos, no solo la solicitud de información o los plazos de alegaciones, sino desde la remisión de esas solicitudes al Miteco, ha transcurrido un plazo ya tan excesivo que no tiene justificación alguna. Es más, es que además estamos hablando de unas definiciones de proyectos que están consensuadas, que tienen el acuerdo de las instituciones. Es decir, no hay problemas ni siquiera en la definición de los proyectos, y además tiene incluso la capacidad de colaboración con la Administración vasca, respecto de la que usted sabe perfectamente que hay incluso un adelanto de un convenio para que, a través de una encomienda de gestión, se puedan ejecutar buena parte de los tramos de acceso a Bilbao y también respecto de Vitoria, con lo cual no tendría por qué haber ningún problema.

Sin embargo, sucede que, a pesar de todos esos hitos que usted ha señalado, se ha producido un retraso que es inaceptable. Usted me habla de los informes del Miteco, pero es que se han remitido ya en septiembre de 2019 el de Bilbao y en febrero de 2020 el de Vitoria. Sin embargo, un año y pico después o un año y medio después en el otro caso, estamos todavía sin tener ninguna noticia y estamos en una posición en la que posiblemente podríamos haber avanzado y en la que, además, la representación de su Gobierno está empezando a plantear dudas sobre si se va a ejecutar o no inmediatamente, planteando que puedan existir soluciones alternativas. No podemos tolerar eso, señor secretario. Necesitamos una definición ya, necesitamos una respuesta ya y necesitamos comenzar ya a decidir, no solo porque los vascos necesitamos, no solo porque el Estado necesite una conexión con Europa, sino porque también tenemos unos compromisos presupuestarios determinados respecto de los que existen ayudas de la Unión Europea que habrá que justificar por qué se producen o por qué se dejan de producir en una tramitación que no está siendo nada regular o nada correcta, por decirlo alguna manera.

Señor secretario, pónganse las pilas, pero contando con que la colaboración de la Administración vasca va a poder consistir en que seamos nosotros quienes podamos ejecutar parte de esas obras.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor Vázquez, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Yo puedo compartir con usted el diagnóstico de la situación de la planificación de la alta velocidad hacia el País Vasco y de la Y vasca. Desde luego, no es la aceptable y no podemos estar satisfechos. Ahora bien, esto es un proceso que viene desde hace muchos años y, como usted sabe, en materia de infraestructuras lo que ya viene dado poco se puede acelerar.

Nosotros tenemos las pilas puestas, pero lo que le quiero trasladar es que el proceso de los estudios informativos y declaraciones de impacto medioambiental es un proceso interactivo en el que hay administraciones locales con las que estamos hablando que también tienen su papel, administraciones en las que no son ajenos su grupo y su partido, tienen su papel. No es algo que esté en la mesa de un funcionario de un ministerio o de otro y que haya una dejación, es que hay unas tramitaciones, sobre todo en el caso de Vitoria, que tiene unos entornos y donde hay una serie de informaciones y de alegaciones que piden los territorios que hay que tratar con delicadeza. Prueba de que queremos aplicar la máxima celeridad es que incluso vamos a trabajar en paralelo ya con los proyectos e ir avanzando antes de la finalización del estudio informativo para de alguna forma, cuando el estudio informativo esté aprobado, no empezar de cero. No solo depende de nuestro ministerio, no solo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 56

depende del Ministerio de Transición Ecológica, hay que cumplir una serie de trámites que son de audiencia y de información realmente importantes.

Si quiere, le puedo relatar que en el caso de la integración de Vitoria hay que destacar las últimas fechas relacionadas con la tramitación ambiental. Inicio de la valoración de impacto ambiental, 3 de febrero de 2020; primera petición de documentación, 4 de marzo de 2020; segunda petición de documentación, 7 de septiembre de 2020; y tercera petición, 1 de junio de 2021. La primera petición de documentación complementaria se debió a un defecto formal y fue resuelta de manera casi inmediata, pero la segunda petición de documentación complementaria ha supuesto la suspensión del procedimiento de evaluación y esta petición se deriva de los informes de los organismos con competencias sobre fauna y flora tanto del Gobierno vasco como de la Diputación Foral de Álava. Y vamos a trabajar en esa justificación de estos informes y se estima que a largo del presente verano se podrá haber dado respuesta a esta cuestión y se podrá reanudar el procedimiento de evaluación. Le estaba comentando el caso de Vitoria porque quizás comparado con Bilbao es el que tiene más dificultades, pero lo que le quiero señalar es que este proceso del estudio informativo de la aprobación medioambiental implica a todas las administraciones y estamos en diálogo continuo con el Gobierno vasco y con las diputaciones forales para tratar que se agilice lo máximo posible, compartiendo con usted el diagnóstico. No estamos en una situación ideal, no hemos llegado a un punto ideal en la planificación ferroviaria de la Y vasca y de la conexión del País Vasco con la meseta y con Francia. No es ideal, pero estamos haciendo todo lo posible para mejorarlo y para cambiarlo y para acelerar los tiempos porque para el Gobierno de España es una actuación muy importante y de gran rentabilidad económica y social.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **INJERENCIAS EXTERNAS EN LA EJECUCIÓN DE LOS CONTRATOS DE OBRAS O SERVICIOS DE ADIF, MOTIVOS PARA NO AUTORIZAR LA VISITA DEL ALCALDE DE PLASENCIA A LA OBRA DE LA ESTACIÓN DE DICHA CIUDAD Y MOTIVOS POR LOS QUE SE HA SUSTITUIDO A PARTE DEL PERSONAL DIRECTIVO VINCULADO A LA EJECUCIÓN DE ESTA OBRAS, ASÍ COMO PROCEDIMIENTOS Y PLAZOS ESTABLECIDOS POR ADIF PARA TRAMITAR LAS VISITAS DE REPRESENTANTES PÚBLICOS, Y PREVISIONES DE DICHA ENTIDAD ACERCA DE RECONSIDERAR LA FINANCIACIÓN DEL MURO DE LA CALLE FACTOR (CORRESPONDIENTE A LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/033343).**

AUTOR:

PÍRIZ MAYA, VÍCTOR VALENTÍN (GP)
ANGULO ROMERO, MARÍA TERESA (GP)
CASERO ÁVILA, ALBERTO (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 238, DE 12 DE MARZO DE 2021 PDF
(Número de expediente 181/000836).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente cuestión. Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Casero Ávila.

El señor **CASERO ÁVILA**: Muchas gracias, presidente.
La doy por formulada en sus términos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Esta pregunta ya se hizo por escrito y se le ha dado respuesta a su señoría, aunque nos hayamos retrasado en ella. Voy a hacer un alegato del trabajo parlamentario, no olviden que hemos recibido en el ministerio en esta legislatura 13 855 preguntas, de las que solo tenemos pendientes de responder un 5%. Desde aquí mi reconocimiento a todo el equipo de la asesoría parlamentaria del ministerio y de las empresas del grupo que es un trabajo eficaz y discreto que conozco.

En cualquier caso, le vuelvo a contestar. Respecto a la regulación de las obras, como ya le informamos por escrito, la ejecución de las obras de ADIF se lleva a cabo con carácter general de acuerdo con las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 57

directrices de la normativa de contratación pública y cada obra o servicio en concreto se regula además por las prescripciones de los pliegos de cláusulas administrativas generales y, como no puede ser otra forma, por el pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato, pero, repito, tiene más detalle en la respuesta escrita.

Respecto a la realización de las visitas de obra, que también se interesa por ello, ADIF no cuenta con un procedimiento preestablecido para la tramitación de las visitas, porque en principio una obra no es un lugar que esté pensada para que se realicen visitas por personal externo de manera continuada, pero evidentemente eso no es óbice para que se traten de atender las peticiones de los representantes públicos, siempre que el estado de las obras así lo permita y no se puedan producir problemas de seguridad o interferencias en su ejecución. En cualquier caso, parece que esta pregunta se genera —creo entender— por una visita a las obras de la estación de Plasencia solicitada por el alcalde de la ciudad. Dicha visita tuvo que retrasarse por causas ajenas a ADIF y al Mitma. La visita estaba inicialmente prevista el miércoles 20 de enero de 2021, pero las medidas temporales y específicas decretadas por Extremadura a causa del COVID motivaron que se pospusiese la visita hasta el día 10 de febrero de 2021. Le recuerdo que ese día 20 de enero, que estaba prevista visita, fue el que se alcanzó el pico de la pandemia en Extremadura y en ese momento la más alta de España que tenía la enfermedad.

Respecto a los cambios de personal de ADIF, que también creo que se pregunta relacionado con la obra, como ya dijimos ADIF tiene competencia y potestad propia en el ejercicio de sus funciones para la asignación, evaluación y modificación de funciones y tareas de responsabilidad directiva en el seno de la compañía.

Y por lo que se refiere a la financiación del muro de la calle Factor —que también se pregunta—, como sabe —y lo sabe bien— este muro tenía ya problemas antes de que se iniciasen las obras evidenciando un posible desplome. ADIF ya ha comunicado en varias ocasiones al ayuntamiento el estado del muro antes de empezar la obra, además hay un estudio previo de ADIF sobre el estado del muro. ADIF considera que los trabajos realizados en la estación en nada han agravado la situación de la inestabilidad del muro, motivo por el que no puede hacerse responsable de su reconstrucción.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Casero, tiene usted la palabra.

El señor **CASERO ÁVILA**: Muchas gracias, señor secretario general, pero la verdad es que tengo que decirle que esta es la historia de una absoluta deslealtad institucional. Es increíble que cuando se está realizando una obra de la importancia de la reforma de una estación de tren vital para el desarrollo de la ciudad de Plasencia se haga lo que se está haciendo en este caso. Y voy a ser muy breve, porque los tres minutos además me impiden alargarme en el tema. No solo mencionaré la falta de respuestas al alcalde de las tres cartas que ha mandado al director general de ADIF alta velocidad sobre la cuestión del muro de la calle Factor, de la que, si quiere, hablaremos posteriormente; que se impida al alcalde visitar las obras cuando otros miembros de esta Comisión o incluso del Partido Socialista visitan las obras sin ningún tipo de problemas —y a las pruebas me remito porque están en la redes sociales (**muestra un recorte de prensa**) y aquí mismo lo puedo enseñar una con el portavoz del Partido Socialista visitando la obra, grabándola y haciendo lo que estime oportuno cuando se le impide al alcalde—; modificaciones de obra que no son notificadas al ayuntamiento y son puestas en conocimiento del alcalde por parte del grupo de la oposición en el Pleno municipal; y por último, evidentemente —y creo que más importante—, la falta absoluta de colaboración entre las instituciones que tienen que acometer esta obra o que son competentes para ver materializada esta obra. Se acuerdan cuestiones entre los técnicos del ayuntamiento y los técnicos de ADIF que luego son cambiadas sin notificación al ayuntamiento y, además, se entra en diferentes criterios y opiniones acerca de los daños que ha podido provocar la obra en la calle Factor. Hay informes de ADIF que dicen que nada tienen que ver las obras de la estación sobre la situación o la caída del muro de la calle Factor y, sin embargo, hay informes también del ayuntamiento que garantizan que las obras de la estación de autobuses han sido las que han provocado que el ayuntamiento haya tenido que derribar el muro para la seguridad de la calle Factor.

Le pido que seamos consecuentes con lo que se dice y que al final la Administración más cercana al ciudadano, elegida democráticamente, son los ayuntamientos y el alcalde es el representante de la ciudadanía de Plasencia. Y no se puede de ninguna manera ningunear ni despreciar el criterio ni la opinión de quien en este momento ostenta la responsabilidad de gobernar la ciudad en una obra de tanta importancia como es la reforma de la estación de tren de Plasencia. Creo —y les pido en pos de esa buena voluntad a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 58

la que usted ha hecho referencia— que los responsables de ADIF Alta Velocidad tengan a bien recibir al alcalde, que se sienten con él, que le escuchen y que, por lo tanto, también pongan solución a un problema que hace que algo más de un año lleve cerrada una calle importantísima para el desarrollo y funcionamiento normal de la ciudad de Plasencia por falta de acuerdo entre las administraciones y por falta sobre todo, como digo, de respuesta, de lealtad institucional y sobre todo de intromisiones muy descaradas por parte de destacados dirigentes socialistas en este proyecto y no por técnicos de ADIF, que son los que verdaderamente tendrían que poner el criterio y el papel en esta cuestión.

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vázquez, tiene usted todavía tiempo para responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Tengo que confesar que se me escapa un poco el sentido político de esta pregunta. Realmente, que el alcalde —por supuesto, faltaría más para nosotros— visite y ponga en valor las actuaciones que estamos haciendo, pues mejor que mejor; de hecho, ha visitado la obra. Sobre los técnicos y la disposición de ADIF con Extremadura, usted sabe que estamos volcados con Extremadura. Usted sabe que cuando llegamos al Gobierno había un problema, que era el ferrocarril de Extremadura. Era nuestro problema número uno, era un grave problema y fue una prioridad del ministro fajarse en ello y estamos dedicando todos los recursos, no solo económicos sino humanos y con la voluntad política que además se ve cada día en las licitaciones, en la inversión ejecutada, en los presupuestos. Sabe que hemos licitado una media de inversión de 300 millones al año, frente a los 30 millones que se habían licitado en 2017 y, sobre todo, también hemos cuadruplicado la fiabilidad del material rodante.

Es decir, creo que, sin autocomplacencia, hay motivos para reconocer que hay un trabajo intenso con el tema del ferrocarril en Extremadura; que antes era un gran problema; que sigue habiendo problemas por resolver, pero que hay todo el diálogo institucional e implicación política y técnica para resolverlo, y en particular en Plasencia. Yo también me he reunido con este alcalde y, aparte de las cuestiones ferroviarias, como usted sabe —y el alcalde sabrá—, hemos impulsado la actuación de Martín Palomino y hemos licitado la glorieta en el enlace norte de Plasencia con la N-630. Yo creo que son avances que no se dieron con otros Gobiernos —no sé qué decía el alcalde ahí— y se han dado con este Gobierno, y creo que es motivo de satisfacción para todos.

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

— OBRAS QUE SE VAN A EJECUTAR CON CARGO A LA PARTIDA PREVISTA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2021 PARA EL CORREDOR MEDITERRÁNEO MADRID-JAÉN POR PARTE DE ADIF (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034470).

AUTOR: REQUENA RUIZ, JUAN DIEGO (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000888).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 33. Por el Grupo Popular va a tomar la palabra el señor Requena Ruiz.

El señor **REQUENA RUIZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Vázquez, cuando el Gobierno busca responder una pregunta de forma oral en lugar de por escrito lo hace por un motivo: o porque no le dé tiempo —ya he visto que es un 5 % las que no contestan— o porque quizá busque el lucimiento o algún anuncio para el territorio. Por eso yo estoy impaciente por conocer su respuesta con respecto a las obras o actuaciones del corredor central y el presupuesto de más de 20 millones de euros para este año.

El corredor central vertebrará España de norte a sur y nos conecta con Europa, y Jaén tiene una posición privilegiada para ser la protagonista en un futuro con respecto al transporte por ferrocarril desde Algeciras hasta Europa. Es una oportunidad de desarrollo para Andalucía y para Jaén; cuenta con el consenso necesario; aúna voluntades; tiene respaldo político, institucional y empresarial. Ejemplos como la Red de entidades por el Ramal Central o la iniciativa jienense Puerta de Andalucía evidencian la importancia del corredor central y del desarrollo de estas obras. Además, es fundamental el corredor para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 59

ciudades como Linares o como Bailén, pero hay poca información publicada —tengo que reconocer— a este respecto. Sí sabemos de la importancia de la actuación de Linares-Baeza, de los centros logísticos necesarios en la provincia de Jaén, pero poco más. Por eso quiero saber cómo van las obras, qué se ha invertido ya, qué se está haciendo, qué se va a hacer este año, cuánto presupuesto hay.

Lo pregunto porque hace poco, al finalizar el mes de abril, el ministro Ábalos vino a Jaén y yo estaba convencido de que nos iba a arrojar algo de luz sobre esa obra en la provincia y sobre el corredor central, pero vino a contarnos que se iban a hacer una serie de centros de competencias digitales en distintas ciudades, como Mérida, Teruel, Miranda de Ebro, Alcázar de San Juan y Linares. La verdad es que esos centros tienen un nombre muy atractivo: competencias digitales, pero, cuando uno ve lo que hay, comprueba que a Teruel va un moderno centro tecnológico, en el que ya están buscando ingenieros y titulados superiores; a Miranda de Ebro, un centro para desarrollar aplicaciones móviles de informática y gestión y desarrollo tecnológico; a Alcázar de San Juan, un centro de actividad tecnológica de robótica e inteligencia artificial, pero luego llegamos a Jaén y vemos que en Linares se va a implantar un centro donde únicamente van a tener cabida las telefonistas, porque eso es lo que van a poner en Linares, un centro de atención telefónica. A una provincia que ha sido tan generosa históricamente con el Partido Socialista se le paga con una humillación, con una tomadura de pelo para Linares y para Jaén, para la universidad, para el capital humano de alta cualificación y de formación que tenemos en mi provincia y para las capacidades de mi tierra. Para el resto de ciudades, la alta tecnología; para Jaén, el del teléfono. Bienvenidos sean, desde luego.

Hoy tiene la oportunidad de darnos la respuesta que Ábalos no dio hace un mes y medio en Jaén porque, además de llevarse una monumental pitada a su llegada a la provincia, la única referencia que hizo al ferrocarril fue la de la telefonista, pero ni una sola palabra sobre el corredor central y sobre el grado de ejecución de esos 20 millones de euros. Yo pregunto, ¿se va a hacer algo? ¿Se ha ejecutado algo? ¿Para qué va a servir ese presupuesto? ¿Qué desglose tiene? ¿Cómo podemos saber qué se va a hacer ahora o en el futuro en la provincia de Jaén? ¿Por qué tanta opacidad con el corredor central?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vázquez, puede usted responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): La verdad, que diga que el centro de competencias digitales de Renfe en Linares es un centro para telefonistas, no sé, creo que desmerece un poco el compromiso que tiene este Gobierno con la provincia de Jaén, que sabemos que tiene dificultades. No hemos llegado aquí ayer en el tema de infraestructuras, de hecho aquí efectivamente hay una historia. Yo creo que usted confunde conceptos cuando habla del corredor central, de las obras que estamos haciendo y de las infraestructuras que estamos persiguiendo para mejorar algo que también nos importa, que es la conexión ferroviaria Madrid-Jaén que, efectivamente, no es aún competitiva en términos de viaje. Como sabe, no hemos llegado hasta aquí por una situación durante el periodo del Gobierno anterior en que apenas se avanzó en la línea de Jaén. A título de ejemplo, en los tramos Linares-Casas de Torrubia y en Grañena-Jaén las obras se habían iniciado en 2008, estuvieron más de una década prácticamente paralizadas y las hemos finalizado nosotros. Es decir, tampoco se puede pedir —claro que se puede pedir y tiene usted todo el derecho— y hablar del corredor central y de la conexión ferroviaria de Jaén como si empezásemos de cero. Pues no, nosotros nos encontramos muchos proyectos que estaban en una situación paralizada y estamos agilizándolos, como algunos contratos que estaban prácticamente muertos en Castilla-La Mancha, por ejemplo. Tampoco se completaron todas las obras del tramo Alcázar de San Juan-Manzanares y en agosto de 2019 hemos tenido que contratar la redacción de proyectos de actuaciones pendientes. Estamos actualmente supervisando y actualizando muchos proyectos para mejorar esa conexión, que tampoco se puede hacer de la noche a la mañana.

Quiero destacar, como usted ha hecho referencia a la visita del ministro en el mes de abril, que yo realmente nunca presumiría públicamente de que a un ministro o a un miembro del Gobierno de España se le silbe, se le abuchee. Yo no digo que tenga que aplaudirlo, pero no poner en el foco esas actuaciones que no mejoran la calidad democrática y que tampoco dicen nada bueno de las relaciones institucionales y de cortesía que debemos tener. Pero, bueno, en esa visita del ministro a Jaén en el mes de abril recordé que hemos invertido más de 200 millones, cerca del 70 % más que en el periodo equivalente del Gobierno anterior —esto es así— y que, entre las posibles actuaciones en las que estamos trabajando y que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 60

anunció, se estudiará la posibilidad de desarrollar una conexión directa con Madrid mediante un *bypass* que permita conectar las líneas Jaén-Córdoba y Córdoba-Madrid. Estamos analizando esa posibilidad que podría llevarnos a un recorte de tiempo en torno a las tres horas.

Estas son las realidades en las que estamos trabajando y, como le indiqué, desatascamos proyectos. En 2020 hemos puesto el tramo GrañenaJaén para mejorar la plataforma de vía e instalaciones. Además —le repito—, el Mitma se ha comprometido también, tras la puesta en servicio de este tramo, a comenzar a trabajar en la mejora de la accesibilidad de la zona de la estación ferroviaria de Jaén. En este marco se ha asumido la redacción del estudio y de los proyectos constructivos relacionados con la actuación, en los que se desarrolla la rehabilitación del paso inferior de la calle Fuerte del Rey, la reordenación del acceso de la actuación estación de ferrocarril hacia el casco urbano y la realización de un estudio de ruido y vibraciones en la línea ferroviaria a su paso por el núcleo urbano de Jaén. Está previsto que todas estas actuaciones urbanas sean licitadas a lo largo de este mes de junio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— PREVISIONES TEMPORALES EN CUANTO A LA CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL RAMAL FERROVIARIO CENTRAL DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/033743).

AUTOR: LORITE LORITE, ANDRÉS (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 253, DE 07 DE ABRIL DE 2021 PDF

(Número de expediente 181/000909).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta. Por el Grupo Popular, el señor Lorite tiene la palabra.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor Vázquez.

La pregunta va muy en sintonía con lo que acaba de formular mi compañero, el señor Requena, y es que convendrá conmigo, señor Vázquez, en la importancia estratégica que tiene un proyecto como es el del ramal ferroviario central. Y la tiene objetivamente porque es una forma de vertebrar España de norte a sur aprovechando la red básica tanto del corredor ferroviario mediterráneo como del atlántico; la tiene también porque es una prioridad en materia de inversión, al igual que lo es la parte litoral del corredor mediterráneo; porque aúna el principal puerto de España y de todo el arco mediterráneo, que es el puerto de Algeciras, y lo conecta con nodos logísticos de primer nivel, por ejemplo, en mi ciudad, en Córdoba, pero también en Sevilla, en Zaragoza, en Bilbao, en Burgos y en distintas ciudades estratégicas para la logística en España. Por tanto, es un proyecto fundamental en materia de transportes, de movilidad y de conectividad, pero principalmente desde el punto de vista logístico. De hecho, como usted conocerá, hay una red de ciudades lideradas por el alcalde de Algeciras que así lo están pidiendo. Están pidiendo que haya una prioridad en materia de inversión para la creación de este ramal ferroviario. A esta propuesta se han unido comunidades autónomas, puertos, agentes económicos y agentes sociales de todo tipo. Por tanto, es fundamental que se establezca ya un horizonte temporal para la culminación de ese ramal ferroviario central que va ser importantísimo para vertebrar España y, especialmente, la España del interior.

No obstante, nos preocupan determinadas cuestiones que están pasando. La primera de ellas, por ejemplo, es la lentitud y los retrasos continuos de la línea entre Algeciras y Bobadilla. Me gustaría que explicase a esta Comisión cuál es el horizonte temporal para culminar la electrificación de esa línea AlgecirasBobadilla que, como usted sabe, es el núcleo principal de los dos corredores ferroviarios, porque es el nexo de unión del corredor ferroviario mediterráneo y el corredor ferroviario atlántico. Pero nos preocupa más aún la información que ha habido en relación con la autopista ferroviaria. El señor Ábalos dijo en la ciudad de Zaragoza que la autopista ferroviaria iba a ser una realidad con una inversión de 100 millones de euros. Sin embargo, inmediatamente después, el director de Servicios Logísticos de ADIF dijo justamente lo contrario. Dijo que había problemas técnicos de envergadura para llevar a cabo dicha infraestructura, los cuales iban a ralentizar y a encarecer el proyecto de autopista ferroviaria, y que en ningún caso se podía determinar una fecha de finalización. Le invito a que vea esta respuesta parlamentaria en ese sentido. **(Muestra un documento).**

El señor **PRESIDENTE**: Acabe ya, por favor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 429

15 de junio de 2021

Pág. 61

El señor **LORITE LORITE**: Teniendo en cuenta la importancia del ramal ferroviario central, le pido, señor secretario general, una fecha para que sea una realidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vázquez, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Efectivamente, las dos preguntas están relacionadas con el ramal central, pero, para no repetirme, he preferido incidir más ahora en esta pregunta. Coincido con usted más allá de las denominaciones, porque es verdad que, desde el punto de vista de las obligaciones en cuanto a planificación y construcción, los reglamentos europeos definen dos corredores en España, el atlántico y el mediterráneo, y no hacen distinciones entre los ramales o líneas que componen cada corredor en su conjunto. Efectivamente, el denominado ramal central Algeciras-Bobadilla-Córdoba-Madrid-Zaragoza pertenece a ambos corredores en el tramo que va desde Algeciras hasta Madrid, y desde Madrid a Zaragoza solo está incluido en el corredor mediterráneo. Estamos hablando de una longitud aproximada de 1000 kilómetros. Conozco bien el proyecto del ramal central. Además, he tenido la oportunidad de estar en Algeciras, en Linares y en Zaragoza en actos relacionados con este corredor y conozco la implicación de los alcaldes y también del ministerio. Sobre la línea Algeciras-Bobadilla, siempre hemos dicho que Algeciras es el kilómetro cero de los dos corredores y que es una línea estratégica. Las actuaciones de mejora suponen 469 millones de euros y vamos a incluir parte de esa financiación en el Mecanismo de recuperación, lo que le confiere una garantía adicional para su ejecución.

En relación con la pregunta anterior, sabe que ha habido problemas con los trámites medioambientales. En parte de la línea íbamos hacia una tramitación medioambiental simplificada y no ha podido ser debido a ese proceso de alegaciones que comentaban. La propia Junta de Andalucía tuvo su papel al señalar en sus alegaciones que debería haber un estudio de alternativas para parte de ese trazado y en ello estamos. Estamos agilizándolo lo máximo posible y creo recordar que ya hemos publicado el estudio informativo. En cuanto tengamos la tramitación medioambiental licitaremos las obras para tratar de agilizarlo, pero ya es un trámite sobre el que no puedo darle una fecha, aunque sí le puedo señalar que es prioritario para este Gobierno.

En relación con la autopista ferroviaria, lo que me comentaba lo desconozco. Es verdad que podemos encontrarnos dificultades por el tema de los gálibos, porque hay que preparar la infraestructura para que pase la autopista ferroviaria, pero me consta que ADIF está volcado en buscar soluciones y en esto tiene todo el apoyo del ministerio, porque sabemos que hay intereses comerciales de empresas logísticas para explotarla. Para nosotros la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza es como una punta de lanza que va a generar un efecto tractor para el transporte de mercancías por ferrocarril en España. Como saben, tiene una cuota irrisoria del 4 % y necesitamos que haya proyectos bandera como este que empujen el transporte de mercancías. A pesar de todas las dificultades que haya de inversión y de adecuación de los gálibos, vamos estudiar todas las soluciones —por imaginativas que sean— para poder hacer de este corredor una realidad. Ya le he dicho que en España no compiten corredores. Sé que a veces se hacen banderas de unos y otros, pero creo que en el campo de las mercancías hay recorrido para todos. No vamos a repartir una miseria de un 4 % de mercancías por ferrocarril, lo que tenemos que hacer es impulsar aquellos proyectos que estén más maduros y que tengan interés comercial y de los operadores. La autopista ferroviaria lo tiene y, por eso, estamos comprometidos con ella.

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

Esta era la última cuestión en el día de hoy. Muchas gracias por su comparecencia, su presencia y disposición y por las respuestas dadas. Hasta la próxima ocasión.

A todos ustedes, muchas gracias también.

Damos por concluida la sesión, no sin antes recordarles que el próximo miércoles 23, a las cuatro, tendremos la comparecencia del señor ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, don José Luis Ábalos Meco.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta minutos de la tarde.