



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

**COMISIONES**

---

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 440

Pág. 1

---

**TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA  
URBANA**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO**

Sesión núm. 18

celebrada el miércoles 23 de junio de 2021

---

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

Comparecencia, a petición propia, del señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Ábalos Meco), para explicar el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el ámbito del departamento. (Número de expediente 214/000116) .....

2

---

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 2

### Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías.

Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Transportes del día de hoy, donde vamos a sustanciar la comparecencia, a petición propia, del señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para explicar el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el ámbito de su departamento. Como saben ustedes, después de la comparecencia, como es norma habitual, los grupos tienen diez minutos de tiempo máximo para poder intervenir después de que lo haga el señor ministro, y les voy a rogar que se ciñan a ese tiempo.

Sin más dilación, dándole la bienvenida, señor Ábalos Meco, tiene usted la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Muchas gracias, presidente. Muy buenas tardes, señorías.

Comparezco, efectivamente, ante esta Comisión a petición propia para explicar el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el ámbito de este departamento. Me gustaría comenzar mi intervención compartiendo con ustedes tres reflexiones sobre el contexto general y económico en el que como país nos encontramos. En primer lugar, a pesar de la difícil coyuntura en que nos hemos visto inmersos —todavía—, desde el Gobierno hemos conseguido sentar las bases de la recuperación económica, de manera que vamos a lograr crecer por encima de la media de los países de nuestro entorno. Lo hemos hecho gracias a la vacunación de la población, las ayudas del ICO, el mecanismo de los ERTE; cuestiones que ahora nos parecen obvias, pero que no lo eran hasta hace no tanto tiempo. Pues bien, con los fondos queremos que ese crecimiento sea permanente y duradero en el tiempo. Ello permitirá generar valor añadido a nuestra sociedad y también crear nuevas industrias o transformar las existentes en torno a los componentes del plan, como la rehabilitación de viviendas o la industria de la movilidad en nuestro caso.

En segundo lugar, a diferencia de lo que ha pasado en crisis anteriores, con estos fondos hemos procurado que nadie se quedara atrás y que llegaran a todo el mundo, con especial atención a las pymes que en nuestro país son tan relevantes, y que en el caso de nuestro ministerio van unidos al desarrollo de la vivienda asequible y de la movilidad sostenible. Coincidirán conmigo en que para que el crecimiento sea duradero y generar valor añadido es necesario que las inversiones sean de calidad. La Comisión Europea así lo ha considerado, valorando el conjunto del plan con un sobresaliente. A modo de ejemplo, si la componente verde del conjunto del plan es en torno a 40 puntos, las actuaciones de nuestro ministerio están valoradas con unos 80 puntos, lo que quiere decir que contribuimos al objetivo ambiental más que otros sectores.

En tercer lugar, quizá lo más destacado y tangible, como a continuación describiremos con detalle, gracias a los fondos será la primera vez en la historia que las ciudades reciban una aportación del orden de 13 000 millones de euros. Ya lo dije cuando comparecí a principios de la legislatura, queremos que este ministerio se convierta en el ministerio de las ciudades y eso se consigue con este tipo de actuaciones. No en vano es en las ciudades donde se estima que se producen del orden del 90 % de las emisiones de gases contaminantes. Haciendo un ejercicio de retrospectiva, cuando celebramos —en este caso en el Senado, aproximadamente hace un año— la segunda de las comparecencias dedicadas a la gestión de la crisis sanitaria en las cuestiones que eran competencia del ministerio, ya apuntamos que las medidas que había que adoptar desde aquel momento se podían agrupar en torno a tres grandes bloques. En primer lugar, el retorno progresivo a la normalidad; en segundo lugar, la recuperación del sector del transporte y, en tercer lugar, la construcción y la vivienda como palancas de recuperación económica, porque consideramos que la construcción en general, y particularmente lo relacionado con la vivienda, tanto en su vertiente de incremento de la oferta de viviendas sociales a precio asequible como en la vertiente de rehabilitación, tendría un efecto tractor de la recuperación económica y del empleo. También en este mismo sentido se pronunció en diversas recomendaciones la Comisión para la Reconstrucción Social y Económica puesta en marcha en esta misma Cámara, que aprobó en el Pleno sus conclusiones a finales del mes de julio.

Pues bien, todos estos aspectos fueron el punto de partida que tomamos para el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del que hoy vamos a hablar. Sin duda es una importante agenda de inversiones y reformas estructurales interrelacionadas entre sí para lograr cuatro objetivos transversales: avanzar hacia una España más verde, más digital, más cohesionada desde el punto de vista territorial y social, y más igualitaria. Este plan es el resultado de mucho trabajo y de un diálogo intenso, tanto dentro

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 3

como fuera del Gobierno, incluyendo a los sectores involucrados, por lo que quiero también aprovechar esta ocasión para darles las gracias a todos los que lo han hecho posible. Sin lugar a dudas, el plan presentado por España abre una nueva forma de entender la Unión Europea y de cooperar unidos para conseguir el país que queremos, moderno y líder en grandes transformaciones. Para ello, el plan contará con un total de 69500 millones de euros en transferencias directas, que se podrá ampliar con créditos hasta un total de más de 140000 millones de euros hasta 2026, si fuese necesario. Se trata del mayor esfuerzo inversor y reformista de nuestro país desde su ingreso hace treinta y cinco años ya en el proyecto europeo.

El Plan de Recuperación se sustenta en cuatro ejes: transición ecológica, transformación digital, igualdad de género y cohesión social y territorial. A su vez estos ejes se concretan en varios objetivos. El plan contiene 212 inversiones y reformas que España ya ha puesto en marcha en buena medida desde 2020. Por ello España recibirá más de 19000 millones de euros en 2021, de los que 9000 corresponden a anticipos y 10000 a hitos y objetivos ya cumplidos.

Entrando ya en profundidad en el contenido del plan, en el ámbito del departamento, los cuatro ejes se materializan del siguiente modo. En primer lugar, la transición ecológica. Sabemos que el rendimiento energético y ambiental de nuestro sistema de transporte y de nuestro parque edificatorio se encuentra directamente ligado a conseguir avances reales en el proceso de transición ecológica al que nos hemos comprometido. En segundo lugar, la transformación digital. Las infraestructuras, la construcción y la movilidad son sectores donde la transformación digital puede tener un impacto más disruptivo. Debemos impulsarla para beneficio del medio ambiente, de los usuarios y como oportunidad para las empresas y los trabajadores españoles. En tercer lugar, la cohesión social y territorial, donde nuestras políticas de movilidad y vivienda son instrumentos eficaces de inclusión social y desarrollo territorial cuando están pensados de forma inteligente para la mayoría. Y en cuarto y último lugar, la igualdad de género, en lo que también tenemos mucho que hacer pues nuestros ámbitos de actividad, tradicionalmente muy masculinizados, son especialmente importantes.

Para impulsar estas transformaciones, desde el departamento participamos de manera decisiva en las dos primeras políticas palanca de las diez que integran el plan: La agenda urbana y rural, la lucha contra la despoblación y las infraestructuras y ecosistemas resilientes. En ambos casos las dos políticas palanca tienen gran capacidad de arrastre sobre la actividad y el empleo, ya en la primera fase del plan. Sin duda las inversiones y reformas planteadas —que luego explicaré— son claves en los objetivos y propósitos de modernización y preparación para el futuro del plan español. Es en este contexto donde se definen los tres componentes en los que participamos y que articulan un minucioso proyecto para modernizar nuestro país, porque comprendemos la importancia de las transformaciones que necesitamos y lo que tenemos que hacer para avanzar, como ahora les contaré. Con un importante conjunto de reformas e inversiones lograremos fomentar la actividad y el empleo y transformar el país. Se trata de reformas que venimos preparando desde antes de la pandemia para modernizar y transformar las políticas de movilidad y vivienda, como son la transformación de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana en el contexto de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada; la implementación de la Agenda Urbana española; la nueva política de vivienda para promover un parque de alquiler social o asequible, y la rehabilitación integral de viviendas, edificios y barrios a gran escala. En definitiva, reformas que implican también cambios legislativos en los que ya estamos trabajando.

Respecto a las inversiones, ejecutaremos inversiones estratégicas para la reorientación de la política de movilidad y de la vivienda. De hecho, vamos a contar con una financiación realmente histórica que nos va a permitir acelerar la recuperación económica y transformar sectores clave de nuestra economía. A través de reformas e inversiones conseguiremos generar impactos en la actividad económica y en el empleo, porque por primera vez contamos con un plan anticíclico para dinamizar la recuperación económica y que, respetando su propósito de transformación ecológica y digital, tenga un alto impacto social y territorial, como explicaré a continuación. Con todo ello vamos a avanzar hacia una verdadera transformación de la movilidad y la vivienda, que iniciamos ya hace casi tres años, orientada a descarbonizar el sector del transporte y la edificación, a generar valor agregado a través del impulso de la digitalización e innovación, y a promover la inclusión social a través de nuevas políticas de vivienda y de la movilidad. En definitiva, vamos hacia un modelo de crecimiento económico más sostenible, y todo esto queremos hacerlo desde la implicación y el diálogo, porque la recuperación y la transformación no vendrán solo de la mano del Gobierno, sino de la participación de las demás administraciones y de la propia sociedad civil.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 4

Sin lugar a dudas, los tres componentes del plan en los que participamos son críticos para la rápida recuperación de nuestra economía y para la efectiva transformación que España necesita. El volumen total de las inversiones asciende a 20 000 millones de euros, de los que el ministerio tiene encomendada directa o indirectamente la gestión de casi 17 000. En concreto, a movilidad sostenible se destinan más de 13 200 millones de euros, la mayor inversión del plan, que permitirá aumentar la inversión del ministerio y sus empresas en aproximadamente un 30 % en los próximos años, y que también aumentará la inversión de ayuntamientos y comunidades. Para que nos hagamos una idea, es una inversión cinco veces superior a la asignada por los fondos Feder y el mecanismo CEF a España en movilidad entre 2014 y 2020. Este importe se desglosa en más de 4 500 millones para el Plan de choque de movilidad en entornos urbanos y metropolitanos y en casi 6 700 millones para movilidad sostenible, segura y conectada. Por otro lado, las actuaciones en vivienda y regeneración urbana, con 6 820 millones de euros para programas de rehabilitación energética integral de viviendas, edificios y barrios en entornos urbanos y rurales, que es la segunda mayor parte del plan. Se trata de un cambio de orden de magnitud de las políticas públicas, que debe apuntalar un cambio de rumbo para este sector. Como orden de magnitud, las ayudas representan aproximadamente el 10 % del valor añadido bruto anual de toda la construcción en España. Tenemos como efecto transformador la reducción del consumo de energía primaria y la reducción de las emisiones en 650 000 toneladas de CO<sub>2</sub> por año. Por supuesto, para la gestión de estas cuantías contamos con la importante fortaleza de la capacidad y experiencia para la gestión de fondos europeos y para acometer proyectos de gran envergadura.

Paso a continuación a detallar el contenido de cada uno de los puntos del Plan de choque de movilidad urbana y metropolitana. En primer lugar, destinaremos más de 4 500 millones de euros a este plan, divididos del siguiente modo: 2 900 millones para zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Este es un objetivo compartido con ayuntamientos y comunidades autónomas para la gestión de los correspondientes fondos, pero es esencial también que compartamos la visión y la confianza en el futuro. Y 1 600 millones para la mejora de la calidad y fiabilidad del servicio de cercanías ferroviarias. No olvidemos que las cercanías son el servicio ferroviario más utilizado en nuestro país. Desplazan a más de quinientos millones de viajeros anuales, y representan cerca del 90 % del conjunto de usuarios del ferrocarril. Por este motivo, por su relevante papel como uno de los modos de transporte urbano menos contaminantes, estamos destinando este conjunto de inversiones, que suponen un cambio de orden de magnitud respecto de las realizadas en las dos últimas décadas. Entre las actuaciones planteadas, vamos a renovar líneas, a duplicar vías en puntos congestionados, a mejorar estaciones y a digitalizar los sistemas de seguridad de los sistemas de control e información. La principal reforma en este ámbito será la ley de movilidad y financiación del transporte. Y como impactos más destacados esperamos alcanzar 154 000 puestos de trabajo y 11 100 millones de euros de aportación al PIB. Con todo ello queremos alcanzar dos importantes transformaciones. Por un lado, la descarbonización, digitalización y modernización de la movilidad, poniendo en el centro al ciudadano y garantizando la cohesión social y territorial. Y por otro, la transformación de los entornos urbanos, metropolitanos e interurbanos, a través de la potenciación del transporte público y la movilidad eléctrica, el fomento de la movilidad activa y apostar por la digitalización como elemento esencial de esa transformación eficiente del transporte. Como pueden ver, tenemos muy presente que la movilidad urbana y metropolitana es la mayoría de la movilidad, la que todos hacemos cada día. Su impacto es muy alto y el éxito de la descarbonización y la digitalización de la movilidad se juega aquí en gran medida.

En segundo lugar, también es muy importante la movilidad de largo recorrido de personas y de mercancías para la descarbonización y la digitalización e igualmente es importante para nuestra inserción en Europa, para la cohesión de los territorios de España y para la competitividad de nuestros sectores industrial, exportador y logístico, entre otros. Por eso, como les decía antes, destinamos casi 6 700 millones a la movilidad sostenible, segura y conectada, que se reparten así: unos 4 900 millones de euros para los corredores europeos y para la red transeuropea, cerca de mil millones para intermodalidad y logística, y 800 millones para el apoyo a la digitalización de las empresas del transporte. En este punto, las principales reformas son la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, así como la Estrategia Indicativa Ferroviaria. Como impactos más relevantes, prevemos en torno a 130 000 puestos de trabajo y 9 400 millones de euros de aportación al PIB. Las transformaciones más destacadas serán modernizar, digitalizar y mejorar las infraestructuras clave del transporte, completar los corredores europeos ferroviarios como vertebradores de la movilidad, así como reequilibrar el reparto modal hacia

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 5

modos más sostenibles, mejorar la intermodalidad y la logística e impulsar la modernización, digitalización y sostenibilidad del transporte y sus empresas.

Del conjunto de estas inversiones en movilidad, el ministerio ejecutará directamente unos 7600 millones de euros. De esta forma se aprovecha no solo nuestro papel protagonista en la movilidad de nuestro potencial transformador, sino también nuestra capacidad de gestionar grandes inversiones y de hacerlo en el horizonte del plazo del plan. El ferrocarril es el que más fondos recibe, unos 6200 millones de euros. El ámbito ferroviario debe experimentar un gran impulso en eficiencia, competitividad y peso en nuestra movilidad, tanto de viajeros como de mercancías, en la próxima década. Por eso, las grandes inversiones se complementan con reformas como la Estrategia Indicativa y la Estrategia de Movilidad. También estamos acometiendo otras reformas que ya hemos emprendido, aunque fuera del mecanismo, como la liberalización ferroviaria, la reforma de la Ley del Sector Ferroviario o la mejora de la gobernanza de las inversiones.

Y aunque el ferrocarril sea el gran protagonista de las inversiones directas, no abandonamos el objetivo de hacer nuestras carreteras más seguras, sostenibles y digitales, para lo que destinamos unos 850 millones de euros. Quiero destacar en este apartado los 104 millones de euros que dedicaremos a la humanización de travesías en las carreteras del Estado, en línea con el nuevo espíritu inversor del departamento. También Puertos y Enaire recibirán en conjunto unos cuatrocientos millones de euros para desarrollar proyectos transformadores tecnológicamente pioneros.

Como ejemplo de todo ello me complace anunciar hoy, en el ámbito de las carreteras como una de las primeras actuaciones, las obras de duplicación del acceso sur viario al puerto Bahía de Algeciras, que cuentan con un presupuesto de más de 52 millones de euros. Con ello mejoraremos la accesibilidad viaria del puerto de carga más importante de España y del Mediterráneo, actuación que también está incluida en el plan para el Campo de Gibraltar. Esto se suma a todas aquellas actuaciones que, estando ya en ejecución, han quedado integradas en el plan. Por ejemplo, en cuanto a Adif y a Adif Alta Velocidad, supone un volumen de inversión en torno a ochocientos millones de euros.

Adicionalmente, comunidades autónomas, entidades locales y empresas comparten con nosotros la responsabilidad de transformar la movilidad para hacerla más sostenible, digital, social y equilibrada territorialmente. Por este motivo, 3600 millones de euros de la inversión palanca en movilidad sostenible del plan irán destinados a otras administraciones y a empresas, con el siguiente desglose: 1010 millones de euros para las comunidades autónomas, divididos en 900 millones para zonas de bajas emisiones y para el transporte interurbano autonómico y 110 millones para la digitalización del transporte. 1500 millones serán para entidades locales, con los siguientes objetivos: zonas de bajas emisiones, priorización del transporte público e impulso de la movilidad activa, transformación de flotas de transporte público y planes integrales de puntos de recarga eléctrica, y digitalización para la mejora del servicio, la experiencia del usuario y facilitar la accesibilidad a personas con movilidad reducida. Por último, 1090 millones serán para empresas. De ellos, 460 millones para ayudas en competencia competitiva, 120 millones para ecoincentivos para el transporte sostenible de mercancías en competencia simple, y 510 millones se destinarán a transferencias a comunidades autónomas para la convocatoria de subvenciones a empresas privadas del transporte, para la renovación de flotas con criterios sostenibles y la digitalización de empresas del sector del transporte de viajeros y mercancías.

El último bloque, pero no por ello menos importante, es el dedicado a la Agenda Urbana y vivienda, aspectos en los que el plan está destinado a desempeñar un papel transformador de primer orden en España, y para lo que se han asignado casi 7000 millones de euros, 5500 en el ámbito de este ministerio. Nuestro planteamiento es crear un nuevo enfoque de política de vivienda para alcanzar efectivamente a las personas que más lo necesitan y mejorar la sostenibilidad y calidad de vida en nuestras ciudades. A tal efecto, las principales reformas que tenemos en marcha se agrupan en los tres bloques siguientes: la implementación de la Agenda Urbana española y de la estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España; la ley por el derecho a la vivienda y la ley de calidad de la arquitectura y del entorno construido, así como la estrategia nacional de arquitectura; y las oficinas de rehabilitación, conocidas como ventanilla única, y mejoras de financiación de actuaciones de rehabilitación. Con todo ello pretendemos alcanzar unos impactos muy significativos: más de 180000 puestos de trabajo, 13500 millones de euros de aportación al PIB, del orden de 510000 actuaciones de renovación y 20000 viviendas de alquiler social construidas, sobre el total de las 100000 que el Gobierno tiene previsto impulsar entre el parque público y el Fondo Social de Viviendas. Las principales transformaciones que conseguiremos serán la rehabilitación de viviendas y edificios públicos, que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 6

conllevará una regeneración y renovación urbana de gran escala, con especial atención a los colectivos más vulnerables, económica y socialmente; la protección e incremento de vivienda en alquiler social con estándares de la máxima calidad y eficiencia, y un horizonte de actividad y empleo equilibrados a largo plazo para el sector, sin oscilaciones especulativas y sustentado en las necesidades reales de las familias, del parque de viviendas y de la calidad de vida en nuestras ciudades, para dinamizar las economías y empleos locales promocionando la colaboración público-privada y al sector productivo español.

Los programas de la Agenda Urbana y vivienda, que implicarán producir un ahorro energético del 30 % o una elevación de la categoría energética, se desglosan del siguiente modo: 3420 millones se asignan a rehabilitación para la recuperación económica, divididos en 976 millones para rehabilitación a nivel de barrio, casi 2000 millones para la rehabilitación integral de edificios y viviendas individuales —financiamos también algunas actuaciones de accesibilidad y de habitabilidad en general— y 450 millones en deducciones fiscales, en concreto de los gastos de rehabilitación energética en la vivienda habitual. Nuestro objetivo es el de multiplicar las rehabilitaciones, actualmente a niveles muy bajos, y ofrecer al sector ese horizonte de actividad y empleo equilibrado y permanente en el tiempo, consiguiendo que, después de los fondos, la rehabilitación se mantenga en esos niveles. 1000 millones para la construcción de viviendas en alquiler social; esto es consecuencia de la importancia que le estamos dando a crear y mantener un parque público de vivienda para alquiler social, en línea con los países más desarrollados, que permita hacer efectivo el derecho a la vivienda, y a los poderes públicos ofrecer soluciones a emergencias sociales como las que hemos vivido en el último año, lo que finalmente redundará en una mayor seguridad jurídica y protección de la propiedad. 1080 millones para rehabilitación de edificios públicos, que se dividen en 480 para rehabilitación de edificios públicos de titularidad de las comunidades autónomas y 600 millones para la rehabilitación de edificios públicos de entidades locales. Porque el parque público representa un 12 % de los edificios de uso no residencial en España, entre los que están colegios, universidades, centros sanitarios y otros que hoy en día requieren importantes actuaciones de reforma. Por último, 20 millones para la implementación de la Agenda Urbana española.

De cualquier modo, no queremos que este sea un plan del Gobierno propiamente, sino un plan de país, como ha dicho el presidente del Gobierno en reiteradas ocasiones, porque a todos nos atañe su gestión y su éxito. La cogobernanza es esencial a todos los niveles en la articulación del plan. Por ello, más de la mitad los fondos, unos 8670 millones de euros, serán gestionados por las comunidades autónomas, las entidades locales o están destinados a empresas privadas. Es más, la elaboración del plan ha contado, como elemento central, con un amplio proceso participativo a través del diálogo con todos ellos, incluso hemos hecho uso de manifestaciones de interés, un instrumento innovador que maximiza la involucración, la implicación y recoge las propuestas de todos los grupos de interés.

Tras enviar el plan a la Comisión Europea, el pasado 30 de abril, todos nos congratulamos cuando el miércoles de la semana pasada, el 16 de junio, la presidenta de la Comisión, la señora Ursula von der Leyen, nos comunicó que había sido finalmente aprobado. Es justo reconocer que el Plan de Recuperación español, con el de Portugal, han sido los primeros en ser aprobados por la Comisión, y ha estado, junto con España, en los momentos más duros. Es, indudablemente, una excelente noticia para todos, porque abre la puerta a la llegada de hasta 140000 millones de euros. En este caso, hago más las palabras de la presidenta: este proyecto transformará la economía española. El informe de la Comisión señala que el plan tendrá un impacto duradero en España, incrementará la productividad, la cohesión social y las competencias de la población, además de mejorar la innovación y la competitividad de nuestro país. Asimismo, el informe indica que España ha establecido una estructura adecuada para implementar el plan y garantizar su seguimiento eficaz. En conjunto, el texto estima que el sistema de control del plan es adecuado para detectar y corregir la corrupción, el fraude o el conflicto de intereses. Los procedimientos europeos son complejos por su carácter garantista, y está bien que así lo sea. Además, lo han tenido que aprobar todos los países, pero es de destacar que, pese a todas las complicaciones, hayamos conseguido ser de los primeros países a los que la Comisión haya aprobado el plan, lo que denota gran diligencia por nuestra parte.

Entre los próximos hitos en el ámbito global, el presidente del Gobierno ya anunció que convocará una conferencia de presidentes autonómicos para abordar el Plan de Recuperación. En el ámbito de competencias del departamento de este ministerio, el pasado mes de mayo celebramos la Conferencia Nacional del Transporte y la Conferencia Sectorial de Vivienda. Tras ello, en próximas fechas, el Consejo de Ministros aprobará los correspondientes acuerdos por los que se autoriza la distribución territorial de los créditos previstos para movilidad de comunidades autónomas, y también los correspondientes a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 7

vivienda y Agenda Urbana que, en este caso, serán trasladados el próximo martes al Consejo de Ministros. Luego deberán ser nuevamente aprobados por la Conferencia Nacional del Transporte, en un caso, y por la Conferencia Sectorial de Vivienda, en el otro.

También aprobaremos otra normativa y otras órdenes necesarias. En materia de movilidad, la orden por la que se aprueban las bases reguladoras para el programa de ayudas a municipios en materia de movilidad y convocatoria correspondiente al ejercicio 2021, y la orden por la que se aprueban las bases reguladoras del programa de ayuda al transporte para empresas y su convocatoria correspondiente. En materia de vivienda, el real decreto por el que se aprueban los programas de ayudas a comunidades autónomas en materia de Agenda Urbana y vivienda y, también, los convenios de colaboración con las comunidades autónomas para impulsar la rehabilitación de edificios públicos autonómicos; la orden por la que se aprueban las bases reguladoras del programa de ayudas para la elaboración de proyectos pilotos de planes de acción de la Agenda Urbana española y su correspondiente convocatoria, y también la orden por la que se aprueban las bases reguladoras del programa de impulso para la rehabilitación de edificios públicos locales. Conforme se vayan cumpliendo estos hitos, ya podremos ir resolviendo y, por tanto, distribuir la primera anualidad de fondos. Además, por transferencia —y para permitir a todos disponer de la información necesaria—, desde finales de abril disponemos en la web del ministerio de la información específica de los fondos.

A modo de conclusión es importante resaltar que el plan es el empuje que necesitamos para acometer las reformas en las que ya veníamos trabajando, en las que ya hace tiempo que este país se viene planteando; nos van a ayudar para avanzar en una movilidad sostenible para todos y crear un refuerzo en la política de vivienda. Gestionaremos casi 17 000 millones, lo que viene a ser un 25 % del plan, la mayor inversión de todo el Plan de recuperación. Serán inversiones con una elevada componente ambiental, del 75 %, que nos ayudarán a alcanzar una verdadera transformación en línea con los objetivos transformadores de la Agenda Verde, reducir al 35 % del tráfico privado en zonas de bajas emisiones y reducción media del consumo de energía primaria no renovable superior al 40 % en rehabilitación de edificios. Estas inversiones pondrán en marcha reformas en sectores que representan un 20 % del PIB y nos permitirán crear casi medio millón de empleos, muchos de ellos en sectores de futuro, e incrementar el PIB en unos 34 000 millones de euros. Tenemos —como ven— una gran responsabilidad, pero estamos concienciados y preparados. Las perspectivas de éxito son realistas porque confiamos en las capacidades de los profesionales, que creemos que están a la altura.

Desde este momento, señorías, quedo a su disposición para atender lo que ustedes tengan a bien plantear.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Pasamos ahora al turno de los distintos grupos que, como saben, intervendrán de menor a mayor. Vamos a comenzar por el Grupo Parlamentario Mixto, con el señor don Pedro Quevedo, que tiene la palabra.

El señor **QUEVEDO ITURBE**: Gracias, presidente.

Señor ministro, buenas tardes. No he tenido la oportunidad de escuchar en su totalidad su intervención, pero solamente quería aprovechar para hacer una declaración. En primer lugar, yo confío en que este ambicioso plan que usted acaba de formular, en efecto, tenga la posibilidad de ser desarrollado en función de las necesidades que precise y merezca el conjunto del Estado; no tengo dudas de esto. En cualquier caso, tengo interés en plantear la necesidad de que se contemplen los planes de movilidad sostenible que, en muchos casos, se plantean en lugares más reducidos. Yo provengo de Las Palmas de Gran Canaria que, como sabe, es la novena ciudad de España, donde existe algún proyecto que puede tener dificultades en el futuro si no contemplamos cuáles son las necesidades. De lo que estoy hablando es de que antes ese proyecto se llamaba MetroGuagua. Les llamará la atención ese nombre, pero los autobuses en Las Palmas de Gran Canaria y en Canarias se llaman guaguas; es un transporte de alta capacidad con vía preferente, absolutamente esencial para el desarrollo de la movilidad sostenible y de la movilidad en esa ciudad como derecho de las personas que habitan las ciudades. Algunos de los ejemplos son los siguientes; lo que en un principio podían haber sido vehículos con técnicas mixtas —por decirlo de alguna manera—, hoy tenemos claro que o son vehículos con técnicas absolutamente sostenibles o sería inaceptable. Eso significa multiplicar el coste de las cosas de una forma absolutamente brutal. Hemos tenido alguna conversación sobre este tema, pero, aunque no hemos hablado todavía de esta cuestión,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 8

sí le quiero decir que estamos en uno de esos momentos en que, después de estar inmersos en un proyecto brutal de transformación de una ciudad completa, solo nos faltaba quedarnos al final con el pequeño problema de que no somos capaces de poner los vehículos para los que hemos levantado toda la ciudad. Esto es un ejemplo, disculpen ustedes que hable de mi libro, pero yo tengo esa obligación porque para eso estoy en el Grupo Mixto.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Vasco. Señor don Iñigo Barandiaran Benito, tiene usted la palabra.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, bienvenido. Realmente teníamos un tanto adelantado también el trabajo respecto a esta presentación, porque ya estaba publicado por parte del propio ministerio, pero no por ello nos dejan de surgir las mismas dudas y cuestiones por las que nos interrogábamos ya con anterioridad a la formulación del propio plan. Sin duda, el Plan de resiliencia es una oportunidad, y es una oportunidad no solo para encarar el futuro desde un punto de vista de cohesión en varios aspectos, sino también para avanzar en aquellas deudas que aún están pendientes para la recuperación no solo económica, sino también de movilidad y de comunicación a lo largo de todo el país.

Como usted sabe, mi grupo le ha requerido de forma reiterada el cumplimiento de algunos de esos compromisos y, en concreto, el cumplimiento o la finalización o, mejor dicho, casi casi para que empiece a acometer definitivamente el ámbito del corredor Atlántico para el tren de alta velocidad, respecto del que ya sabe que estamos en un momento un tanto crítico, en el que parece que hay cosas que no avanzan. No tenemos muy claro si en de las inversiones que están contempladas dentro de los corredores europeos y la Red Transeuropea figura alguna de las inversiones que, en principio, estaban previstas para la Y vasca y para el acceso del tren de alta velocidad en las capitales, que —como usted sabe— lleva un retraso notable, y que —como usted sabe también— necesita de un impulso político más que técnico en esa materia.

Nos congratulamos también por atajar el tema de la vivienda, dentro de la cohesión y de la solidaridad, respecto del que el propio plan nos señala determinadas inversiones, que creemos que son necesarias. Habla usted de que también lo ha hecho en colaboración con las comunidades autónomas y en la conferencia sectorial correspondiente, sin embargo lo que no sabemos exactamente es cuál va a ser la incidencia de las determinaciones del ministerio en las políticas propias de las comunidades autónomas. Quiero recordarle que es una inversión más o menos pareja la que usted contempla en este ámbito de cuatro años, de 10 000, 8000 y 9000 millones —no me acuerdo cuánto es—, sin embargo no está de más recordar que las competencias en materia de vivienda son de las comunidades autónomas, en las que, efectivamente, además de reunir a la conferencia sectorial, quizá convendría que también habilitara a estas para que hicieran su propio impulso en materia de vivienda. Porque, por ejemplo, esa política de promoción de viviendas en alquiler existe ya en algunos sitios. Usted conocerá también que, en el ámbito del País Vasco, la decisión del Parlamento vasco fue acometer en exclusiva la promoción de vivienda pública solo bajo el régimen jurídico de vivienda de alquiler. Evidentemente, eso tiene un coste económico; no en todos los sitios se ataca el problema de la misma forma ni con los mismos criterios y, por lo tanto, también debe tener unos costes diferenciados. Por eso, me gustaría saber exactamente cuál es la intención del ministerio a la hora de proponer y de repartir esos fondos, que usted ha comentado que se van a realizar la semana que viene, a partir de un real decreto en el que se van a fijar esos criterios, pero también me gustaría que nos pudiera avanzar alguna parte de los mismos.

Y sobre el resto de cuestiones, evidentemente debemos felicitarnos porque es un plan ambicioso; creo que es un plan comprometido también con determinados elementos que son necesarios, y respecto del que, además, también nos gustaría que se nos señalara cuál es el índice de éxito que puede tener, cómo se compromete usted a ejecutar este plan, porque hay mucho en juego, y no solo dinero, sino también la obtención de determinados resultados, que son los que van a dotar de garantías a los ciudadanos y de cohesión al Estado como tal.

Muchas gracias.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 9

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Ciudadanos. Don Juan Ignacio López-Blas, tiene usted la palabra.

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

Buenas tardes, señor Ábalos. Por supuesto, quiero agradecerle la comparecencia ante esta Comisión, además a petición propia, pero permítame que le reproche que tengamos por fin conocimiento, a estas alturas, de las primeras líneas de este plan de fondos europeos que, hasta ahora, el Gobierno —tendrá que reconocerlo— nos ha tenido, sobre todo al órgano Legislativo y de representación popular, que es el Parlamento español, apartados de cualquier posibilidad de gestión o de aportación. Usted ha mencionado que ha habido un gran proceso de participación, con una alta participación incluso a través de las manifestaciones de interés, pero es cierto que quizá hubiéramos tenido todos el deseo de que a los representantes de los españoles elegidos en las urnas se nos hubiera permitido, a través de algún modelo, de algún criterio o de algún protocolo de participación, estar —no ya solo en su ministerio, y por eso no le hago el reproche solamente a usted, sino al Gobierno en su conjunto— para poder elaborar ese plan y poder llevar a cabo aportaciones que todos los grupos hubiéramos deseado poner encima de la mesa. En todo caso, sí que creemos que en ese aspecto, y dado que se anuncia participación para la determinación, porque sí que es cierto que nos ha dado unas líneas generales de grandes bloques y de grandes importes en los que se va a realizar la inversión, es cierto que creo que ahí ningún grupo hoy le va a poder decir nada salvo desear, evidentemente, que todos esos proyectos puedan salir adelante, que la financiación alcance el mayor grado de ejecución posible, algo que sí que nos preocupa mucho. En esa línea al menos yo sí que le tengo que expresar la preocupación de que no conozcamos todavía criterios de evaluación previa —tanto *ex ante* como *ex post*— para luego ver cuál es el rendimiento obtenido, el rendimiento tanto social como económico, incluso de la consecución de objetivos, un poco en la línea de lo que comentaba el señor Barandiaran, que no tengamos todavía esos criterios, que no conozcamos al menos cuál es el sistema de planificación de las inversiones que se va a utilizar por parte del ministerio, en este caso de su ministerio, para llevar a cabo los diferentes proyectos. Conocemos, sí, con nombres y apellidos quizá los dos grandes proyectos que hoy se han planteado aquí, que son el de los dos corredores, el Mediterráneo y el Atlántico en materia ferroviaria, pero sobre el resto creo que tenemos todavía un título demasiado ambiguo para ver los proyectos de inversión. No sabemos cuáles son, o si tienen ustedes un sistema de análisis y evaluación de esas prioridades para poder determinar cuáles son las inversiones y los proyectos prioritarios y, sobre todo, echamos de menos que todavía no exista un órgano regulado legalmente como es la Oficina Nacional de Evaluación, que tiene que emitir informes preceptivos —como además le ha recordado al propio Gobierno la Abogacía del Estado en varias ocasiones— cuando se trate de contratos de concesiones de obras o de concesiones de servicios, que entendemos que van a estar muy presentes en este tipo de proyectos y de inversiones. Se han anunciado diferentes pasos por parte del Gobierno —del Ministerio de Hacienda, en este caso— para poner en marcha ese órgano de evaluación, pero sin embargo sigue sin dotarse de recursos y sigue incluso sin esa orden ministerial que necesita hasta para tener una conformación su organización subjetiva y su propio régimen jurídico de funcionamiento. Creemos que es un organismo importantísimo y esencial porque ya ha ocurrido en España que hay proyectos de inversión paralizados porque, como dice la Abogacía del Estado, es absolutamente indispensable que existan esos informes preceptivos antes de poder llevarse a cabo las inversiones que se vayan a materializar mediante las concesiones de obras o las concesiones de servicios, algo que yo creo que en el ámbito de actuación de su ministerio es importantísimo. Nos preocupa mucho que volvamos a tener infraestructuras que sean ineficientes, por no tener una evaluación previa, como ha pasado en este país, que volvamos a tener aeropuertos sin aviones o que tengamos de nuevo carreteras sin coches, que tengamos que terminar rescatando infraestructuras que con el corto plazo o con las prisas al final se determinen sin poder saber si realmente van a poder tener una rentabilidad social. Nos preocupa carecer de criterios de análisis, como he dicho, tanto antes como después de realizadas esas inversiones.

En segundo lugar, nos preocupa saber —y ahí sí que quiero pedirle que nos haga una reflexión— si realmente la Administración está en situación de gestionar y de ejecutar este importe tan alto de millones que nos van a llegar de los fondos europeos, porque hay que recordar que España sigue sin ejecutar el 58% de los fondos europeos asignados a España entre 2014 y 2020, pese a haber sido ampliados a 2023, que hemos sabido que cerca de 8000 millones todavía están incluso sin asignar. Somos el último país en eficacia a la hora de invertir los fondos europeos, y nos preocupa muchísimo que si antes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 10

de 56 500 millones tan solo se han ejecutado a 31 de diciembre de 2020 unos 24 000 millones, ahora que vamos a recibir 69 500 millones nos encontremos con que tengamos que terminar no sé si devolviendo, no sé si al fin y al cabo no ejecutando determinadas inversiones o determinados proyectos que se planteen. También quisiera preguntarle, porque nos preocupa, si puede usted hoy asegurarnos si todas las reformas legales van a cumplirse ya con estos fondos que hoy nos llegan procedentes de Europa sino incluso con lo que hemos tenido y todavía tenemos por ejecutar. No quisiéramos pensar que, cuando va a llegar la mayor cantidad de dinero de la historia ante la peor crisis económica y social que hemos sufrido también en la historia, podamos llegar a cotas impensables de ineficacia y que podamos perder tanto fondos como oportunidades.

Para finalizar, nos preocupa que la única solución aparente que se ha puesto negro sobre blanco es una cierta desregulación de criterios legales a la hora de poner en marcha esos proyectos, sobre todo en materia de contratación, porque todos sabemos lo que pasa con la desregulación, que termina siendo el nacimiento de supuestos de corrupción y, por lo tanto, estamos muy preocupados porque eso pueda suceder de nuevo y que dentro de unos años nos encontremos con que son los tribunales los que están fiscalizando qué es lo que ha pasado con todos esos fondos europeos. Por tanto, le pregunto si se van a destinar recursos ya a establecer criterios de evaluación de los proyectos y de la planificación, si se va a saber o vamos a poder saber en breve plazo qué criterios se van a seguir, precisamente para priorizar la elección y la determinación de esas inversiones dentro de cada uno de los bloques que usted hoy nos ha señalado y si, de alguna manera —y reiterando lo que le han preguntado anteriormente—, puede asegurar la completa y correcta ejecución de los proyectos financiados por los fondos europeos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Plural. Se van a repartir el tiempo el señor Rego Candamil y señor Bel Accensi. Señor Rego, tiene usted la palabra.

El señor **REGO CANDAMIL**: *Grazas, señor presidente.*

*Boa tarde, señor ministro.* Decía usted que uno de los ejes de este plan es el impulso a la movilidad sostenible y particularmente a la movilidad ferroviaria. En el caso de Galiza, los Presupuestos Generales del Estado no reflejan esa voluntad de modernizar las infraestructuras ferroviarias que, por cierto, es uno de los acuerdos recogidos en el acuerdo de investidura entre el BNG y el Partido Socialista. Esperamos que con los fondos europeos corrijan ustedes unos presupuestos que claramente fueron discriminatorios con nuestro país, porque es verdad, en esos presupuestos las únicas inversiones realmente importantes son en la línea entre Ourense y Lugo pero no hay inversiones en líneas que llevan más de cien años —desde principios del siglo XX— sin modificaciones sustanciales, como la línea entre A Coruña y Lugo, la línea A Coruña-Ferrol, la salida sur de Vigo o incluso la conexión ferroviaria de Santiago con Lugo. Por lo tanto, ¿qué proyectos, qué previsiones, tienen para ejecutar esa modernización?

En segundo lugar, hablaba de una inversión de 1600 millones en la modernización de las cercanías ferroviarias. Le decíamos que si es solo para la modernización de las cercanías ferroviarias ni uno solo de esos 1600 millones de euros va a ir a Galicia, porque la única vía que tiene esa consideración es la de ancho métrico entre Ferrol y Ortigueira. Entonces, la pregunta es, ¿con esos 1600 millones también va a haber proyectos de implantación de las cercanías ferroviarias, por lo menos en el caso de Galicia de las áreas metropolitanas de A Coruña, de Santiago y de Pontevedra-Vigo?

En tercer lugar, está prevista la condonación de 400 millones de la deuda del Puerto de Valencia pero no de 200 millones del Puerto de A Coruña. Hay una previsión de conexión ferroviaria con el Puerto de Castellón, que no tiene proyecto, pero no la hay con el Puerto Exterior de A Coruña, que sí tiene proyecto y un estudio de impacto ambiental que tienen que prorrogar porque, si no, caducaría. ¿Cuál es la previsión para la ejecución de esas obras o, en todo caso, por qué ese agravio comparativo? Asimismo, ¿cuál es la previsión para impulsar los proyectos del corredor Atlántico de mercancías que tan importante es para nuestro país?

En relación con la movilidad por carretera, usted no ha hablado de las contrapartidas, de las reformas o de las decisiones que hay que tomar, pero se hizo público ese proyecto de implantar peajes en las autovías. Nosotros tenemos que decir que el BNG se opone rotundamente porque no creemos que sea una medida ecológica sino claramente antisocial, por lo menos en nuestro país, para empezar porque no existen alternativas de transporte público, de transporte ferroviario —ni de viajeros ni de mercancías— que pueda ser mínimamente eficaz y, en segundo lugar, por nuestra posición geográfica periférica en la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 11

Península y Europa, que nos hace dependientes de esas vías. Por lo tanto, creemos que es una medida simplemente antisocial y discriminatoria con Galiza. Pero es que, además, ustedes no cumplieron el acuerdo de bonificar los peajes de la AP-9. ¿Para cuándo van a ser esos peajes de la AP-9, esa bonificación que tendría que estar en vigor el día 1 de enero, con los presupuestos? Y, sobre todo, ¿lo van a hacer ustedes cumpliendo estrictamente lo pactado en el acuerdo de investidura?, porque lo que sabemos públicamente va en otra dirección.

Concluyo. ¿Por qué se desdican ustedes de un acuerdo unánime del Parlamento de Galicia que pide la transferencia de la AP-9 a nuestro país con unas enmiendas que simplemente dicen que se va a transferir la gestión? A nosotros no nos preocupa que ustedes desautoricen al secretario general del PSOE en Galicia, que lo defendió en el Congreso, nos preocupa sobre todo que no cumplan con nuestro país.

*Grazas.*

El señor **PRESIDENTE**: Señor Accensi.

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

Muchísimas gracias, señor ministro, por la comparecencia y por la explicación del plan. La verdad es que las fichas de cada uno de los componentes ya nos dejan entrever, más o menos, por dónde van las cosas y, por tanto, le voy hacer comentarios muy concretos en algunos de los diferentes componentes por si me puede facilitar alguna aclaración o ampliación.

Respecto al Componente 1, en las inversiones, se detalla que el establecimiento de las zonas de bajas emisiones se realizará para ciudades mayores de 50 000 habitantes y que se contempla la evaluación de una posible extensión limitada a poblaciones que cumplan determinados criterios, siempre mayores de 20 000 habitantes. Nosotros entendemos que se debe aplicar a estas ciudades de más de 20 000 habitantes, sobre todo a aquellas que tengan también un servicio de transporte público urbano, y nos gustaría saber si tienen delimitados estos criterios que deberán cumplir estas ciudades y que no sea una posibilidad sino que sea una realidad.

También en el Componente 1, en la reforma segunda, que es la Ley de movilidad y financiación del transporte, establecen que abordaría como posibilidad un mecanismo de pago para el uso de las carreteras estatales. Nosotros en el tema de los mecanismos de pago para la financiación del mantenimiento de determinadas vías no vamos a hacer demagogia, no la hemos hecho nunca, tampoco la vamos hacer ahora, pero sí que queremos tener claros los criterios. Y, en todo caso, si se establece un mecanismo para las carreteras estatales, que no sea excluyente de uno que permita una financiación del mantenimiento de las autovías y autopistas y carreteras de titularidad autonómica. Nosotros los principios de que quien contamina paga y que quien utiliza paga quizá los tenemos interiorizados desde hace mucho tiempo. Lo que sí que queremos es que no sea ninguna especificidad y que estos ingresos acaben siendo ingresos finalistas que vayan destinados al mantenimiento y la mejora de las vías. Por tanto, nos gustaría que nos pudiese ampliar alguna cuestión al respecto.

Con relación al Componente 2 tengo una pregunta y una reflexión. Hay una dotación a la que usted ha hecho mención de 1000 millones de euros para el parque de viviendas de alquiler. Nosotros entendemos que esto es una prioridad, respetando obviamente las competencias que tienen las comunidades autónomas al respecto, y es una oportunidad porque llevamos mucho retraso en las viviendas públicas de alquiler y hay poco parque y eso tensiona también el mercado. Cuando hablan de la Ley de vivienda, aquí no he sabido encontrar la posibilidad de que estableciesen una limitación a los precios de alquiler, como parece que se ha anunciado por parte de algunos de los socios del Gobierno. Nos gustaría saber si lo contemplan y en qué términos lo contemplan. Ustedes saben que en Cataluña se ha establecido. Nosotros no éramos partidarios, la evaluación ya se hará en el tiempo. Aunque también debo decir que no soy partidario de que se haya recurrido al Tribunal Constitucional. No estoy de acuerdo con el contenido, pero no estoy de acuerdo con que la Generalitat o el Parlament de Catalunya no puedan regular en este ámbito. Quisiera saber cuál es el posicionamiento del ministerio en esta cuestión.

En cuanto al Componente 6, simplemente quiero comentarle que 3000 millones para los corredores europeos es una paradoja. Y se lo digo a usted que me dirá: hombre, yo he llegado ahora, llevo tres años. Pero el corredor del Mediterráneo que lleva más de veinte años todavía tendrá que confiar una parte a las inversiones de los fondos Next Generation para poder completarse, lo que genera un perjuicio importante.

Una pregunta y una reflexión final. La pregunta es la siguiente: los municipios que aspiren a recibir algún tipo de estos fondos, ¿a qué convocatorias deberán concurrir? Me explico. Por ejemplo, en el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 12

Componente 2, la inversión 1, que son los programas de rehabilitación y recuperación de entornos residenciales, barrios, yo creo que usted apuntaba novecientos y pico millones de euros en barrios. ¿Quién va a sacar estas convocatorias? ¿Las va a sacar el ministerio para el conjunto del Estado español y todos los municipios o las van a sacar las comunidades autónomas? ¿Van a transferir estos fondos a las comunidades autónomas para que las comunidades autónomas saquen estas convocatorias para los municipios de su comunidad autónoma? Pongo este ejemplo, pero es extensivo a los otros. Y después, una reflexión: Yo le firmo estos tres componentes, estas inversiones y estos periodos de ejecución. Ojalá se pudiesen cumplir. Nosotros tenemos dudas y quisiéramos saber si hay un plan B en la inexecución de estas inversiones en algún momento porque, aunque no sea responsabilidad suya —que me dirá: llevo tres años—, el historial de la ejecución de fondos europeos por parte del Estado español deja mucho que desear. En todo caso, muchas gracias.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Republicano. Doña Inés Granollers, tiene usted la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Muchas gracias, ministro, por su comparecencia y por las explicaciones. Estamos de acuerdo en muchas cosas. Los fondos del Mecanismo para la Recuperación y Resiliencia deben contribuir en gran medida a desarrollar respuestas efectivas al transporte y a una movilidad efectiva y sostenible pero para, además, dar una oportunidad al reto demográfico, tal como ya nos ha explicado, que padecen gran parte de las zonas rurales. Para ello deben impulsarse transformaciones profundas y más en el modelo de transportes e infraestructuras de estos territorios, para que sean capaces de poner en valor todo su potencial endógeno, en beneficio de una revitalización de este territorio y que sea demográfica y económica para que nos podamos beneficiar todos en el conjunto del Estado. Por tanto, ¿qué mecanismos se prevén para que dicha transformación sea liderada por las propias comunidades rurales y no por actores exógenos con intereses especulativos? Porque la eficacia de estos fondos se mide por la habilidad de la mano que los va a manejar. Así que tenemos que asegurarnos de que no solo la Unión Europea nos dota de ellos, sino que, además, esta dotación esté bien utilizada. Y aquí le vamos a hacer hincapié al principio de subsidiariedad. Las inversiones que se propongan deben estar definidas a nivel territorial, ya que desde la proximidad es desde donde se proponen las mejores soluciones que, al final, son las más eficaces en el objetivo que vamos buscando.

Y enlazo con una oportunidad de repoblación y nuevas oportunidades que serían para pymes y para la extensión territorial como es el fin de la concesión de la autopista AP-2, porque esta es una excelente noticia esperada en Cataluña desde hace muchísimos años, porque ya opinamos que no se tenía que haber prorrogado en 1998. La liberación nos sitúa en el centro de una de las rutas económicas y logísticas más importantes del sur de Europa y el peaje ha hecho que no pudiéramos aprovechar esta dimensión en nuestro territorio. Como territorio, los municipios por donde pasa la AP-2, como son el eje de Lleida-Tarragona, han sido maltratados, a diferencia de otros territorios, por lo que creemos que hay que compensar, incluso priorizar, las inversiones necesarias para poder aprovechar al máximo las oportunidades que generará en el territorio la gratuidad de esta autopista. En nuestro grupo creemos que la gratuidad de la AP-2 abre muchas posibilidades para la economía del territorio, especialmente en los municipios del Baix Segre, del Segrià y de Les Garriagues, que pasarán a obtener una localización geoestratégica. Ahora bien, lo que es necesario es hacer más permeable la AP-2. Para sacar el máximo provecho de esta liberación hay que mejorar los accesos de estos pueblos a la autopista y hacer nuevos accesos, porque están en condiciones pésimas. Es necesario que la AP-2 sea capaz de absorber el previsible aumento del tráfico y con la máxima seguridad vial.

Después ya nos vamos al servicio de transporte ferroviario. El servicio ferroviario de cercanías y trenes regionales en Cataluña padece un deterioro estructural fruto de décadas de desinversión. La cantidad de incidencias, retrasos, cancelaciones de trenes que afectan diariamente a la red ha degradado la calidad del servicio hasta el punto de minar la capacidad productiva y competitiva de muchos municipios ahora mismo en Cataluña.

Señor Ábalos, ¿cuándo tiene previsto mejorar las líneas ferroviarias e implementar un servicio eficiente en las líneas de cercanías, como serían la R-12, la R-4 o la R-3? En 2013 la Generalitat de Catalunya y el Ministerio de Fomento acordaron crear núcleos de cercanías en Girona, Lleida y Tarragona. Este acuerdo recibió una dotación de 160 millones de euros. Como consecuencia de ello, en 2014 se mejoraron los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 13

servicios de cercanías de Tarragona y Girona; insuficiente, pero se mejoraron. Las cercanías de Lleida, incluidas inicialmente en el plan, nunca gozaron de un incremento de la circulación ferroviaria, y este hecho ha creado un grave agravio en estas comarcas. Es por eso que urge la subsanación de estas inversiones. Necesitamos un servicio ferroviario eficiente, de calidad, democrático, inclusivo, sostenible y digno del siglo XXI, que es en el que estamos, que permita a la ciudadanía tener una alternativa al transporte por carretera. Sabemos que el transporte por carretera es mucho más peligroso y contaminante que el transporte ferroviario.

Enlazo con el transporte ferroviario, pero de mercancías. En junio de 2014 se publica el informe de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario, editado por el Ministerio de Fomento. En el informe se recuerda que en relación con el transporte de mercancías por ferrocarril se consiga un trasvase de la carretera al ferrocarril del 50% en trayectos de 300 kilómetros. Es un mandato de la Unión Europea para el Horizonte 2030. En este contexto, entre los países más significativos de la Unión Europea, el Estado español tiene el triste honor de ser el último, el menor de cuota modal de transporte de mercancías por ferrocarril, y no solo eso, además es el que ha experimentado mayores descensos en el transporte por ferrocarril en esta última década. Estamos en una cuota en torno al 4%, cuando la media europea es del 17%. ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para migrar el exceso de tráfico de mercancías de la carretera al ferrocarril? ¿Considera que serán suficientes para alcanzar el objetivo marcado por la Unión Europea para que en 2030 el 50% de los trayectos se realicen en ferrocarril?

Es muy importante conseguir estas mejoras y potenciar el transporte y la movilidad sostenible por lo que le decía de las zonas rurales y las zonas urbanas: si no están bien acondicionadas y bien adecuadas para su comunicación, no seremos capaces de liberar este potencial ubicado en el aspecto territorial y nadie se va beneficiar de ello. Y para muestra el corredor mediterráneo: continúa siendo la gran infraestructura pendiente, una infraestructura que permitiría dar salida al tráfico de mercancías del eje mediterráneo hacia Europa, así como conectar el tráfico de mercancías de los puertos de Barcelona, Tarragona y Valencia en una red ferroviaria europea. A pesar de ello, deseamos que no continúen priorizando el modelo radial e ineficiente, anteponiéndolo a una economía productiva y a las inversiones rentables como es el corredor del Mediterráneo. Esta dinámica debe revertirse. Los fondos europeos son una gran oportunidad; de hecho, tal como nos ha explicado, el componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que está dotado con más de 6000 millones de euros, prevé inversiones en la construcción, modernización y mejora de estas infraestructuras ferroviarias.

Pero no se olvide de las pequeñas poblaciones, por ejemplo, en Martorell la línea R-4 está pendiente de que se acaben las obras de los túneles. Estas obras permitirán que por esta vía pasasen trenes de hasta 700 metros, y no deberían ser pocos, puesto que es la línea del corredor del Mediterráneo. Esto saturará por completo la línea R-4 si no se está invirtiendo, y ya necesitamos que se invierta en su mejora. Es por ello por lo que le preguntamos: ¿cuánto, de los más de 6000 millones de euros, se destinará a este proyecto de Martorell? Entendemos que hoy quizá no nos lo pueda responder, pero sí le agradeceríamos que nos respondiera cuando le sea posible. ¿Y qué programa plurianual de inversiones van a contemplar? No sé cómo voy de tiempo.

Sobre arbitrajes, señor ministro, en los últimos días hemos conocido que se va a prorrogar hasta fin de año la prohibición del desahucio de personas en situación de vulnerabilidad, contenida en el Real Decreto 11/2020, que de otro modo hubiera finalizado a mitad de verano. Se lo habíamos exigido y lo celebramos, sin embargo no deja de asombrarnos la costumbre de su Gobierno a la hora de prorrogar pellizco a pellizco las medidas sociales: los ERTE, las ayudas a los trabajadores autónomos, las medidas en el ámbito de vivienda. Durante el otoño del año pasado nuestro grupo parlamentario registró una enmienda a la Ley de Presupuestos Generales del Estado por la cual solicitaba la prórroga de la prohibición del desahucio de personas vulnerables hasta fin de 2022, ¡2022! En las negociaciones conseguimos arrancarles un par de trimestres. Pensamos que valía más esto que nada, pero la demanda planteada no es una excentricidad de nuestro grupo, sino que responde a la convicción de que las personas que más duramente están sufriendo las consecuencias del injusto mercado de la vivienda necesitan una cosa más que ninguna otra, y es estabilidad. No sé si usted coincide con este análisis; en cualquier caso, nos gustaría preguntarle: ¿Considera que con la prórroga hasta fin de año 2021 va a ser suficiente? ¿Se van a plantear sucesivas prórrogas para esta medida? ¿Por qué no legislamos a medio plazo y ofrecemos un respiro a quienes tienen que estar cada trimestre pendientes del BOE para ver que no les echan de casa?

Ya después, en la réplica, termino. Gracias, presidente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 14

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos la palabra ahora al Grupo de Unidas Podemos-En Común Podem-Galicia en Común. Señor don Rafael Mayoral Perales, tiene usted ahora la palabra.

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

Creo que debemos congratularnos de este Plan de resiliencia, en primer lugar, porque está planteando un cambio de rumbo en la Unión Europea y creo que ese es un buen mensaje para todos los pueblos de Europa. Empezamos a dar el primer paso para salir de la ciénaga austericida de aquellos que decían que lo público tenía que retraerse, que lo público tenía que jugar un papel pasivo, que solamente los actores privados eran capaces de impulsar la economía y que para eso era necesario recortar el gasto público, empeorar las condiciones de trabajo y privatizar los servicios públicos. Parece que esto empieza a verse no solamente como una política antisocial, sino fundamentalmente una política ineficiente e incapaz de poder afrontar los grandes retos que tiene en estos momentos Europa. Este planteamiento nos permite poder tener planes como este, que son planes anticíclicos que nos permiten poner en valor el papel de lo público en la reactivación económica y en el impulso del desarrollo de todos los países de Europa. Es decir, que ya no es solamente una reflexión que nosotros tengamos como país, sino que es una reflexión que se abre paso en el conjunto de la Unión Europea. Quizás habría que ir más allá, es decir, creo que nosotros tenemos que ser capaces, como uno de los países que tiene la capacidad para poder impulsar el nuevo rumbo, de abrir reflexiones en torno a cuáles son los siguientes pasos, y creo que este primer plan nos puede ayudar mucho para poder ir avanzando en esas reflexiones.

En esa medida, es importante para nosotros el cambio en los vectores importantes, por ejemplo, en lo relativo al transporte ferroviario. Creemos que cambiar la prioridad de los trenes de alta velocidad a las cercanías es un cambio estructural en cuanto a la orientación de las políticas de transporte del Estado. Es un elemento muy positivo para poder afrontar el futuro, pero al mismo tiempo creemos que eso se tiene que hacer con toda la determinación por parte del Estado para poder garantizar precisamente que estas políticas lleguen a buen término. En esa medida, consideramos que en este nuevo proceso las empresas públicas tienen que jugar un papel fundamental, tienen que jugar un papel tractor, porque las empresas privadas no van a ser capaces de afrontar estos retos. En esa medida sí que creemos que es necesario reforzarlas y protegerlas.

Tenemos cierta preocupación ante el proceso de liberalización del sector ferroviario, que, como bien sabe, nuestra formación política no comparte en absoluto, en concreto, por la utilización de las infraestructuras por parte de operadores privados y, en concreto también, por el pago por uso. ¿Qué va a ocurrir con las empresas privadas que utilicen nuestras infraestructuras ferroviarias? ¿Cómo vamos a conseguir que paguen por lo que ha sido construido fundamentalmente con el esfuerzo y la contribución de la gente trabajadora, que es la que principalmente contribuye al presupuesto público? Eso sí nos preocupa en este proceso de liberalización que se ha abierto, que ya digo que no compartimos.

Además, creemos que se tiene que hacer una reflexión sobre las experiencias previas, sobre lo que ha sido el proceso de liberalización del transporte de mercancías por parte del sector ferroviario en el último tiempo, que no ha funcionado. El proceso de liberalización del sector de las mercancías no ha funcionado y nos hemos encontrado con que hemos retrocedido gravemente en lo que viene a ser el volumen de mercancías transportadas por vía ferroviaria. Creo que eso hace necesario abrir una reflexión no única y exclusivamente en el ámbito de nuestro Estado, sino en el ámbito del conjunto de la Unión Europea. Hay que reflexionar en torno a la eficiencia que puede tener generar mercados artificiales donde realmente a lo que se va es a un monopolio natural y sobre cómo se generan ineficiencias a la hora de crear mercados artificiales en los que entran operadores que al final terminan convirtiéndose en *free riders* que desaparecen cuando los intereses de la población entran en colisión con sus intereses económicos. Al final, cuando ocurren esas cosas, solo nos queda lo público, como hemos podido ver en estos momentos tan duros de pandemia.

Creemos que tiene que haber una reflexión en torno al proceso de digitalización. Es muy importante el proceso de digitalización, pero nos preocupa la caja negra, que es precisamente el secreto del algoritmo. Nos preocupa que eso siga en manos privadas y que esto pueda ser un aliciente para que esa caja negra sea más grande y siga sin ser accesible ni para lo público ni para el conjunto de la ciudadanía. Ahí nuevamente creemos que tiene que haber una reflexión en el marco de la Unión Europea sobre cómo vamos a afrontar ese proceso de digitalización para no generar ineficiencias a través de la propia inversión pública y que esa inversión pública revierta en el conjunto de la población.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 15

En cuanto a las cuestiones relativas a la intermodalidad, creemos que es importante tomar en consideración todo lo relativo a los transportes con tarifa regulada y transparente para el conjunto de la ciudadanía. Hay que poner coto a aquellos que operan en el mercado con opacidad y sin transparencia en la fijación de precios —precios que son impuestos unilateralmente por parte de las empresas— y deberían estar, desde nuestro punto de vista, excluidos de la participación de los programas públicos, puesto que no se sabe realmente cuáles son los criterios a la hora del establecimiento de los precios, que se establecen de forma secreta, como aquel que va a un supermercado y compra tomates y no sabe a cuánto está el kilo. Pues existen empresas en nuestro país que operan de esa forma, y esto es absolutamente inadmisibles incluso desde el punto de vista de aquellos que defienden la libertad de mercado o el mercado libre como elemento central y el paradigma de la eficiencia económica.

Hemos de decir que estamos muy contentos con que uno de los elementos clave que tiene este plan sea el proceso de rehabilitación de viviendas. Es un elemento clave, pero creemos que también se deben definir esos objetivos, cómo se va a articular esa cogobernanza, porque en el reparto competencial vamos a tener que encontrar lógicas en las que encajen los planes de ámbito estatal con los planes autonómicos y con el ámbito local, como un elemento central a la hora de articular esas políticas de rehabilitación. En ese sentido, hay algunas preocupaciones que sí queríamos transmitir, no solamente el proceso de deterioro del parque público que existe en el Estado en estos momentos —hay un proceso de deterioro de las viviendas— y la necesidad de ese proceso de rehabilitación que abarque ya al parque público existente, sino además cuáles fueron las consecuencias de la crisis de 2008. Una de las consecuencias de la crisis de 2008 fue la existencia de miles de viviendas en nuestro país vacías, abandonadas y en proceso de deterioro. Necesitamos que eso entre de nuevo a funcionar y pase a manos de la población cuanto antes, y es necesario articular mecanismos. Se abre una oportunidad con el proceso de integración en el sector público por parte de la Sareb. ¿Qué pasa? ¿Qué es lo que ha ocurrido hasta ahora? Creo que es una pregunta que habrá que contestar y sobre todo cuál es el parque que existe, cómo abordamos desde un punto de vista democrático la situación de infravivienda o la situación habitacional que viven los sectores más vulnerables de nuestro país y cómo conseguimos introducir criterios sociales en esos planes de rehabilitación. Creemos que ahí hay bastantes cuestiones que deberíamos intentar poder abordar.

En ese mismo sentido, en cuanto al impulso del parque público de vivienda en alquiler social o vivienda asequible, deberíamos intentar dar una vuelta a cómo conseguimos que esos criterios sociales se cumplan, es decir, que exista un criterio compartido por el conjunto de las administraciones. Entendemos el reparto competencial que existe, pero al mismo tiempo nos preocupa, a la vista de la experiencia, si se va a articular algún tipo de mecanismo o criterio orientador al resto de las administraciones. Yo creo que el último ejemplo ha sido paradigmático, el del Ayuntamiento de Madrid, que considera que la política social de vivienda debe orientarse a aquellas unidades familiares que tienen una renta entre 30 000 y 88 000 euros. Nosotros tenemos dudas sobre eso, creemos que hay que ver cómo se establecen esos parámetros para garantizar precisamente que abarque al conjunto de la población y especialmente a los sectores más vulnerables, qué mecanismos se establecen para garantizar que ese parque público de vivienda no sea privatizable —creemos que eso es un elemento clave— o por lo menos que durante todo el tiempo en el que se vaya a utilizar ese parque sea con criterios sociales, es decir, que no nos encontremos con situaciones como las que hemos visto en determinados planes de vivienda en los que durante un tiempo fue vivienda social y llegó un momento en que acabó en manos de fondos buitres y se dispararon las rentas. Creemos que hay que establecer mecanismos duros que impidan que esos procesos de privatización o de adquisición por parte de fondos buitres se conviertan en políticas antisociales en contra de la población.

Nos congratulamos de que se siga trabajando en la ley de vivienda y además de que exista la voluntad de cumplimiento del acuerdo de Gobierno, es decir, el objetivo de frenar las subidas abusivas del alquiler. Además, quiero felicitarla por la intervención de esta mañana en el Pleno. Cuando se marca desde un ministerio el objetivo de cumplir los criterios marcados por el Comité DESC, las recomendaciones de las diferentes resoluciones del Comité DESC de Naciones Unidas en materia de vivienda, estamos dando un paso de gigante, porque se convierte en un objetivo de política pública —voy terminando— compartido por todos y por todas. Además, el cumplimiento de las orientaciones del comité DESC puede ser un punto de encuentro de las fuerzas democráticas de esta Cámara y así sí podemos articular mecanismos amplios.

Ya para terminar y sin entrar en más detalle, quiero reincidir en considerar como un elemento central el reforzamiento de las empresas públicas en este proceso y, además, que ese reforzamiento incluya la mejora de las condiciones de trabajo como un elemento tractor de la recuperación económica, es decir,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 16

abordar los procesos de internalización de las plantillas frente a las lógicas neoliberales que se han vivido hasta ahora de externalización y subcontratación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario VOX. Van a compartir el tiempo la señora De las Heras y la señora Esteban Calonje.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor ministro.

Hablaba usted de los convenios de colaboración con las comunidades autónomas: 24 000 euros del erario público ha costado su viaje por ocho horas de trabajo para firmar lo de Ibiza. Respuesta oficial del Gobierno: 24 000 euros un viaje. ¿Se lo explica usted a los parados del ERTE o se lo explico yo? Por cierto, los convenios que viene a firmar para fomentar la promoción de viviendas de alquiler asequible en Ibiza tratan exactamente de las mismas viviendas prometidas por la ministra de Zapatero en 2010. ¿Cuándo tiene pensado hacer esas viviendas? ¿Dentro de otros diez años?

Dígame qué es para usted la expropiación, porque en este viaje concretamente calificó de medida legal la expropiación de 56 viviendas efectuada por la presidenta de Baleares, ya que, según usted —la afirmación que profirió en aquellos momentos—, si los propietarios reciben una compensación, no se trata de expropiación. Con dicha afirmación cualquiera diría que no conoce la Ley de expropiación forzosa. Se lo voy a explicar de una manera muy sencilla: la compensación es precisamente la contraprestación de la expropiación. Concretamente el precio medio de dichas expropiaciones es de 391 euros al mes. Sí, sí, ha escuchado bien, 391 euros al mes entregan a los propietarios a los que privan de sus viviendas durante siete años, cuando el índice de referencia de precios de su propio ministerio para esta comunidad prevé un precio medio de 624 euros al mes. ¿Considera que es una compensación justa a pesar de ser contraria a los propios índices de su ministerio? ¿Sigue negando que se trate de expropiaciones? ¿Cómo lo calificaría usted? Y, por cierto, ya que vino a firmar convenios para ese fomento de la promoción de viviendas asequibles, me gustaría saber qué opina respecto a que en el solar en el que estaba prevista la ejecución de 120 viviendas sociales ahora se vaya a hacer un campamento para inmigrantes ilegales.

En cuanto a los fondos europeos, el 15 de diciembre la Comisión Europea ya sancionó a España por irregularidades en la contratación de ADIF en los proyectos cofinanciados con fondos europeos. ¿Hemos de esperar que los inviertan en eso, en pagar sanciones? Déjeme refrescarle que España lidera el ranking de países que han pagado más sanciones a la Comisión Europea por incumplir la normativa comunitaria; concretamente, siete de cada diez euros abonados en sanciones a la Comisión Europea proceden de España. Si analizamos los supuestos de las sanciones, suelen ser casi siempre consecuencia de declaración ilegal de ayudas y subsidios públicos a empresas privadas que estaban al borde de la quiebra. Le pido que tenga cuidado ahora en sus programas de apoyo, pues teniendo en cuenta su historial al final tendremos que pagar en sanciones más de lo que recibimos, y más ahora que Bruselas ha rebajado de 27 000 a 19 000 millones la entrega de fondos europeos de 2021, fondos que, por cierto, ya han distribuido en sus presupuestos generales y ahora piensan reemplazar con más deuda pública. A este respecto, le pregunto: ¿qué opina del caso de corrupción de Ávila por la concesión de un contrato de obra pública de carreteras de veintiséis millones, respecto del cual el Grupo Parlamentario VOX ha interpuesto una querrela?

Y en cuanto a las obras a ejecutar, uno de los principales proyectos que ha comentado —y está muy bien— es la finalización de los corredores atlántico y mediterráneo, pero ¿qué pasa con el corredor cantábrico-mediterráneo, en el que se abonaron casi un millón de euros y ahora se ha vuelto a adjudicar otra vez por casi otro millón de euros? ¿Iremos así en adjudicaciones? ¿Piensa invertir algo de estos fondos en mejorar este proyecto?

Respecto de la conectividad entre las islas y la península, ¿piensa invertir algo de estos fondos o solo entran en sus planes los objetivos de desarrollo sostenible impuestos por la Agenda 2030? Y los 133 millones de euros previstos en sus Presupuestos Generales del Estado para la llegada de pateras a nuestras costas, ¿los costeará con fondos europeos o directamente de los impuestos de los ciudadanos? Pues según me dijo su propio secretario —manifestaciones que están en la videoteca del Congreso—, la política migratoria del Gobierno es amplia y ambiciosa y forma parte de la política europea. Estas palabras no son más, así que igual debería ser Europa la que costeara su ejecución, digo yo.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 17

En cuanto a los objetivos verdes, me queda por preguntarle si piensa prohibir al señor presidente la utilización del Falcon o del Puma o si estos medios de transporte quedan exentos de emisiones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Calonje.

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

Señor ministro, la concesión de los fondos europeos ha sido aprobada por la Comisión Europea, pero todavía tiene que pasar por el Consejo Europeo y tiene que tener la aprobación de los otros veintiséis socios. De los 27 000 millones que había presupuestado España ya ha dicho Von der Leyen que, si acaso, serían 19 000 millones, 8 000 millones menos que ha dicho Sánchez que va a financiar con deuda pública; o sea, el apalancamiento nuestro ya es sideral.

Bruselas cree que el impacto de estos fondos en el PIB español es la mitad de lo previsto por el Gobierno y que, además, el crecimiento que va a aportar, según la propia Bruselas, va a ser de la mitad. Von der Leyen ha advertido que el plan tiene que venir acompañado de un plan de ahorro fiscal y que la reforma laboral y de pensiones tiene que estar avalada por consenso. España es el único país de la Unión sin autoridad independiente que vigile estos fondos. Los organismos independientes tienen que estar presentes, concretamente la Intervención General del Estado, el Tribunal de Cuentas y la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal. El pretexto es la urgencia y que estos organismos fiscalizadores no son rápidos. ¿Y entonces, qué? ¿Nos los saltamos? Hacen ustedes una reforma de la Ley de Contratos del Sector Público por la puerta de atrás y eliminan los mecanismos de contrapeso y control. Si ciertamente nuestros organismos fiscalizadores están obsoletos, lo que hay que acometer es una reforma para dotarlos de agilidad, pero no ignorarlos. Igual hay que hacer unas reformas dolorosas, pero hay que acometerlas y tener una visión de futuro, salir de este cortoplacismo.

Disfrazada de políticas sociales, vuelven a poner sobre el tapete la propuesta de la limitación a los precios del alquiler. ¿No han tenido suficiente con lo que ha ocurrido en otros países? Ha fracasado en París, ha fracasado en Estocolmo y en Berlín, y no hay que irse tan lejos, ha fracasado en Cataluña. Son experiencias que son fiascos. Señor ministro, como decía usted esta mañana, esto no es una guerra preventiva, son experimentos que ya han fracasado en otras plazas. En Cataluña está siendo un auténtico desastre, porque ya está ocurriendo lo que auguraban los expertos y el Banco de España, que se retrae la oferta —de momento se ha retraído un 10 %— y suben los precios. Determinados preceptos de la Ley catalana de vivienda ya han sido declarados inconstitucionales. Ahora no piden la suspensión de la ley, sino que optan por la negociación y el diálogo, pero no es un diálogo con los catalanes, es una negociación con una parte de la clase política catalana, que es algo muy distinto a la ciudadanía catalana. Se han arrodillado ante una parte de la clase política catalana hasta llegar a la ignominia y hasta poner en jaque nuestro Estado de Derecho. Cambian de criterio día sí, día también, en su requeteanteproyecto de ley de vivienda, que es un cacao que nadie sabe por dónde va. Utilizan todo tipo de eufemismos para, al final, llegar a la limitación de precios. Nos dice en el Pleno que iban a estudiar cuáles son las zonas tensionadas —si quiere, yo le cuento cuáles son las zonas tensionadas o cualquier consultoría inmobiliaria se lo puede contar— y ahí tratar de congelar los precios de alquiler. Da igual cómo lo expresen: congelar, manipular, obligar o prohibir. Es lo mismo. Los estudios de Berlín no han funcionado y utilizan ahora a Cataluña y a Baleares como cobayas para las políticas de vivienda ya fracasadas que Podemos quiere aplicar en el resto de España.

El sector inmobiliario, señor ministro, no es un interés oscuro, es un sector que, en datos de 2019 —no digo 2020 porque fue un año muy excepcional— supuso un 5,8 % de nuestro producto interior bruto y ocupó a 1 277 900 trabajadores, el 6,5 % por ciento de la población ocupada. Y lo que es más importante, si sufre el sector, sufre el ciudadano, porque se aleja de la posibilidad de acceder a una vivienda digna. Dicen que quieren frenar la subida de precios abusivos, pero es que los precios altos de alquiler en las zonas tensionadas se deben a la falta de vivienda. No es un complot de los pequeños propietarios para abusar de nadie, es el mercado, es la ley de la oferta y la demanda, y lo que hace falta es más oferta, no hay más, hace falta más vivienda. Las zonas tensionadas tienen que multiplicar de manera exponencial su oferta de vivienda de alquiler social, porque no se puede derivar la responsabilidad de esa falta de política a los particulares y que sea el propietario quien tenga que congelar su precio, quien tenga que padecer esta inseguridad jurídica y quien tenga que ver cómo se protege la okupación y cómo se protege la morosidad. Tienen que facilitar suelo, facilitar licencias, facilitar cambios de uso, facilitar la colaboración público-privada, tienen que facilitar vivienda. Le pregunto: ¿Usted cree —estos mil millones— que su

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 18

Administración puede administrar y gestionar estos fondos? Querriamos, por favor, un calendario de cómo se van a ejecutar estos fondos en materia de vivienda y queremos también saber si tienen planeado qué ocurre si no llegan a estos hitos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Popular. Igualmente, se van a repartir los tiempos. Dará comienzo el señor Lorite Lorite y después tomará la palabra doña Ana Zurita Expósito.

Señor Lorite, tiene la palabra

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

Muchas gracias, señor ministro, por esta comparecencia y por explicar las grandes líneas de la aplicación de fondos, en lo que se refiere a su departamento ministerial, del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que, como usted mismo apuntaba hace un instante, en materia de inversiones oscila en el entorno de los 20 000 millones de euros para establecer una estrategia de movilidad sostenible, segura y conectada y también para la rehabilitación urbana.

Señor Ábalos, hay algunas cuestiones que queríamos trasladarle porque no se ha dicho como fecha fija y cierta cuándo estarán aquí esos créditos presupuestarios, cuándo estarán aquí esos fondos y —lo que más nos preocupa— con qué garantías de ejecución cuenta el Gobierno de España, con qué capacidad de ejecutar dichos fondos europeos. Porque convendrá conmigo que precisamente la trayectoria de este Gobierno en materia de ejecución de fondos europeos no ha sido la más óptima, pero además tampoco ha sido la más óptima su trayectoria en materia de ejecución presupuestaria de las inversiones. Por ponerle varios ejemplos, en el ejercicio 2019 ustedes dejaron de invertir 3000 millones de euros de su ministerio; en 2020 la ejecución presupuestaria oscilaba en torno al 60 % de los créditos de inversiones que tiene su ministerio. Y el propio Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha sido incapaz de ejecutar durante los dos últimos ejercicios presupuestarios más del 50 % de sus fondos.

La siguiente pregunta que le tengo que hacer, señor ministro, es por qué ha venido usted a hacer lo mismo, es decir, por qué ha venido usted y ha vuelto a ocultar lo que establecen los anexos del plan, que hemos conocido a través de la Comisión Europea, porque la propia presidenta ha dado cuenta de ello. Señor Ábalos, ya no puede usted hablar más de erratas, ya no puede hablar usted más de reflexiones sobre políticas públicas; ya hay plazos contantes y sonantes, por ejemplo, para la imposición de peajes, con lo cual me gustaría que nos explicase por qué oculta que los peajes tendrán carácter normativo antes del 30 de junio del año próximo, como usted se ha comprometido ante las instituciones comunitarias. Señor ministro, yo no sé si ésta será su última comparecencia como ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; lo que sí tengo claro es que hay muchos sectores que están descontentos con su gestión, y uno de ellos, que se siente engañado claramente por usted, es el sector del transporte.

En lo referido a la cuantía destinada a las comunidades autónomas y entidades locales de este plan, ya se nos ha anunciado que las entidades locales la recibirán vía concurrencia competitiva, pero las comunidades autónomas no sabemos qué sistema de reparto van a tener. Es verdad que ha anunciado usted una conferencia de presidentes —por cierto, se ha demorado mucho—, y queremos saber qué criterios de reparto se van a utilizar para destinar los fondos a las distintas comunidades autónomas.

También hay una reflexión que me gustaría compartir con usted, señor Ábalos. Para que una política sea transformadora las inversiones que contiene han de ser productivas y, claro, cuando se hace tanto hincapié en los acerados peatonales, en los carriles bici, en los aparcamientos disuasorios a mí esto me suena mucho a aquello del Plan E, y ya sabe usted cómo terminamos en la época de Zapatero con el Plan E. Por tanto, me gustaría que nos aclarase esta cuestión y si son infraestructuras, si son inversiones que sirven realmente a la competitividad y a la recuperación económica, que es lo que le hace falta a España.

En cuanto a la humanización de travesías de titularidad estatal en los entornos urbanos, hablaba usted de 105 millones aproximadamente y me gustaría que nos dijera cómo se van a repartir, en qué entornos urbanos van a venir esos fondos y a cuáles no. Efectivamente, coincidimos con usted, señor ministro, en la necesidad de hacer una apuesta por ese transporte sostenible que representa el ferrocarril, y de hecho en el plan hay más de 6000 millones de euros para ese objeto. Lo que ocurre es que tememos que la ejecución que en los últimos ejercicios está teniendo Adif lastre mucho esos fondos, que nos los jugamos, porque no solamente nos jugamos la llegada y la buena ejecución de dichos fondos, sino también nuestro prestigio ante las instituciones comunitarias, ante la Unión Europea.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 19

Se ha hablado ya de corredores, señor ministro, y es palpable la incapacidad en cuanto a la ejecución de los corredores mediterráneo y atlántico, y especialmente en la zona de confluencia de ambos que, como ustedes saben, es la electrificación del tramo entre Algeciras y Bobadilla. Ya que hablaba usted del puerto de Algeciras, efectivamente, comparto con usted que es el más importante de España y de todo el arco mediterráneo.

En cuanto a la autopista ferroviaria —el otro día en la ciudad de Zaragoza anunciaba usted una gran inversión— ya de fuentes gubernamentales ha venido puesta en cuestión esta autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza, sobre todo en lo que se refiere a los plazos. Me remito a las declaraciones del director de Servicios Logísticos de Adif, que ponía en tela de juicio lo que usted decía.

En cuanto al transporte de cercanías, la propia AIReF ha dicho que la inversión es claramente insuficiente, pero es que ustedes durante estos últimos tres años se han dedicado a paralizar y a demorar las inversiones que estaban previstas —en concreto cinco planes de cercanías— que dejó presupuestado y planificado el Gobierno anterior del Partido Popular.

En cuanto a los servicios ferroviarios —y voy terminando, señor Ábalos— le pregunto cuándo se van a reponer el cien por cien de los mismos, cuándo se van a ver aumentadas las obligaciones de servicio público. Y por último, en cuanto a las mercancías, coincidimos en ese objetivo de 2030, pero han paralizado ustedes la inversión en material rodante por 2000 millones de euros a consecuencia —ha dicho usted y fuentes gubernamentales— de la Ley del Clima, con lo cual, ¿qué garantías tiene usted para ejecutar en tiempo y forma estos fondos europeos?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente. Muy buenas tardes a todos. Gracias, señor ministro, por su comparecencia.

Los fondos para vivienda han generado muchísimas expectativas y, además, para ustedes son fundamentales porque va en ello su credibilidad. Y va en ello que sea creíble ese presupuesto 2021, que aprobaron a final de año y que nos decía que incrementaban un 300 % el presupuesto para vivienda para 2021, siendo el total de la inversión unos 2250 millones de euros para rehabilitación sostenible, en su mayor parte, y que eran prácticamente todos los programas que traen en este plan. Pero ese incremento no es gratis, y usted mismo ha adquirido una serie de compromisos que tendrán que cumplir, y vaya por delante que la mayoría de esos programas no se podrán ejecutar si no hay un cierto músculo financiero, con lo que se corre el riesgo de que no salgan adelante, y menos que puedan acceder a él personas vulnerables.

Ustedes han ofrecido reformas precisas y compromisos. Usted lo ha dicho: la Ley de Vivienda, que por cierto ya está fuera de plazo; la Ley de Arquitectura; la implementación del Eresee, y las mejoras en la financiación, que son imprescindibles pero que habrá que llevar a cabo, porque no habrá fondos inmediatos para estos proyectos.

En cuanto a la creación de avales ICO yo le pregunto, ¿en qué condiciones, señor ministro? Porque si son las mismas de las ayudas al alquiler se augura un estrepitoso fracaso; de esos avales que ustedes prometieron solo se han solicitado un 2,5 %, según datos de su propio ministerio.

Hay otras medidas específicas como la reforma de la Ley de Propiedad Horizontal, y sabrá usted que algo tan obvio como la aprobación de que se pudieran celebrar juntas telemáticas de propietarios salió de aquí, de una iniciativa del Grupo Popular.

Yo creo que debemos dejar de pensar en millones humo, en crecimiento irreal y bajar a la realidad. Y le hablo de sus programas concretos; le voy a hablar de la gran escala y de la pequeña escala. La gran escala, su programa estrella, la recuperación de entornos residenciales; digo estrella porque es el que más financiación tiene, ha dicho más de 3400 millones de euros. Pero no será posible —y usted debe saberlo— si no se articula un mecanismo exprés de modificación de instrumentos urbanísticos, porque ahora mismo todo eso es inviable. Y la pequeña escala tampoco le funciona: la rehabilitación de edificios o viviendas. Falta un instrumento homologado, imprescindible, que pueda evaluar el menor consumo, la menor producción de dióxido de carbono y el ahorro que supone el menor consumo de energías fósiles. Y a ello deben estar supeditadas todas las actuaciones, a no ser que quiera convertir esto en un Plan E.

Y para terminar, desde el Grupo Popular le exigimos, le pedimos lo siguiente: la Ley de Vivienda es un compromiso que usted mismo establece para la recepción de fondos europeos. Tráigala ya a esta Cámara, por favor, y deje de especular con sus socios presentando recursos al Constitucional a la Ley de Control

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 20

de Alquileres catalana, que no deja de ser otra forma de indultos, señor Ábalos, porque después no pide su anulación. Debería ser un plan completo y eficaz de agilización administrativa para dar licencias que abran las puertas a todos esos fondos —eso ahora mismo falta—, y luego aprobar un instrumento efectivo de evaluación energética de edificios si no quiere que esto sea un nuevo Plan E como el de su mentor, el señor Zapatero.

La conclusión, señor ministro, es que creo que se deben poner las pilas para hacer todas estas reformas previas, porque en este documento que nos presenta —permítame la broma— hay más humo que en un campamento indio.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para acabar, en el Grupo Socialista también se van a repartir los tiempos. Va a comenzar la señora Bravo Barco y, después, el señor Ramos Esteban. ¿Es así?

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

Muchas gracias, señor ministro, por comparecer de nuevo ante esta Comisión, esta vez para exponer el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en las materias sobre las que usted es competente. Como portavoz de Vivienda del Grupo Parlamentario Socialista, voy a consumir mi corta intervención en destacar dos aspectos principales respecto a las implicaciones en materia de vivienda del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que usted ha venido a explicarnos hoy aquí en sede parlamentaria.

Lo primero que creo necesario destacar es la importancia de lo que usted ha descrito. Estamos ante un esfuerzo inversor en materia de vivienda que solo se puede calificar de inédito e histórico; inédito porque la vivienda es una competencia autonómica en la que el Estado ha participado tradicionalmente desde una posición de impulso, de financiación y de coordinación. En materia de vivienda el Estado ha solido tener una participación secundaria más importante cuando gobierna la izquierda, y ahí está la trayectoria del Gobierno socialista de José Luis Rodríguez Zapatero para dar fe de que ello es así; y esa participación ha sido prácticamente inexistente cuando gobierna la derecha, como ocurrió con el Gobierno de Rajoy. Señorías, las políticas de vivienda para este Gobierno sí son una necesidad y una prioridad y nunca, repito, nunca un Gobierno de España había realizado una apuesta tan firme por desarrollar el derecho a la vivienda. Es algo inédito en nuestra democracia, señorías. Y también es histórico, porque son cifras que impresionan. Y, después de cuarenta años de democracia, entre todas las administraciones hemos acumulado un parque público de vivienda social de 290 000 viviendas en España. Pues bien, solo en el mandato de este Gobierno, se está impulsando la construcción de 100 000 viviendas para alquiler social, de las cuales 20 000 se van a financiar con el plan europeo, 100 000 viviendas sociales nuevas a añadir a las 290 000 existentes, un incremento del 33 % en una sola legislatura. Y otra cifra histórica, en un país donde apenas se han rehabilitado viviendas, es que se van a impulsar más de medio millón de rehabilitaciones gracias a este Gobierno, tanto en viviendas como en barrios como en parque público no residencial. Por no hablar del aumento del 373 % en los Presupuestos Generales del Estado de 2021, otro dato histórico que nunca se había producido con anterioridad. Lo dicho, señor ministro, no es ninguna exageración, es un hecho afirmar que en este país nunca en materia de vivienda se había visto un esfuerzo de esta naturaleza.

Señor ministro, lo segundo a lo que quería referirme también lo conoce, y no es tan positivo; lamentablemente, como usted ha podido ver hoy también aquí, la oposición —esos que no hicieron nada en materia de vivienda cuando estaban en el Gobierno— tampoco está dispuesta a concederle a usted ni siquiera lo más evidente, que son las cifras y los hechos. Pero no solo es que no reconozcan lo que se está haciendo y se dediquen a la difamación permanente, sino que en materia de vivienda es aún peor; porque, si fuera por ellos, no hubiera habido ni plan, porque, como todos conocemos, el Grupo Parlamentario Popular votó en contra del decreto-ley necesario para ejecutar y desarrollar este plan que usted nos ha explicado, y que además ha recibido los máximos parabienes de la Comisión Europea del pasado miércoles, y que la ciudadanía española mira con optimismo. Sin embargo, para la oposición es una mala noticia, para ellos es un obstáculo, porque ya sabe cuál es su política, ya lo dijo el señor Montoro: si nosotros no estamos en el Gobierno, que España se hunda. Ese es su patriotismo, mucha bandera, mucho golpe en el pecho, pero si España no la gobiernan ellos, hacen todo lo posible por boicotearla, y esa es lamentablemente la oposición que tenemos, señor ministro. Pero, afortunadamente, en este Parlamento, no solo está representada la derecha. Hay un grupo mayoritario, el Grupo Socialista, que sí está dispuesto a colaborar con el Gobierno en el desarrollo de este plan, con el objetivo de que se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 21

puedan maximizar los fines para los que fue concebido y que usted bien nos ha descrito hoy aquí. Señor ministro, puede contar con la colaboración del Grupo Parlamentario Socialista no solo en materia legislativa, que también, tramitando las reformas legales necesarias para impulsar y favorecer las políticas de rehabilitación o la Ley de Vivienda estatal —que será un paso adelante importantísimo para dar contenido definitivo al derecho a la vivienda reconocido en el artículo 47 de la Constitución—, sino también en cualquier otra de las funciones que encomienda la Constitución a esta Cámara. Señor ministro, sepa que cuenta con nosotros, que cuenta con nuestro aliento, que cuenta con nuestro compromiso, que no es solo un compromiso con el Gobierno, sino con el conjunto de la ciudadanía. Los españoles necesitan que la ejecución y el desarrollo de este plan salgan bien, también en materia de vivienda y Agenda Urbana, pues de ello depende en buena medida el futuro de nuestro país.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ramos.

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

A veces, cuando entro en esta Comisión y escucho las intervenciones del Grupo Popular, recuerdo aquella famosa película *Los hombres de negro*, que no eran los hombres de la Comisión Europea, sino aquellos que entraban en una sala y te limpiaban el cerebro de todo lo que había pasado en los últimos años. Da la sensación de que el Partido Popular no haya gobernado este país hace poco tiempo, y se creen los portavoces del Grupo Popular que a los demás se nos ha olvidado lo que hicieron. Me da cierta vergüenza escuchar a sus dirigentes hablar de la ejecución de infraestructuras cuando, como extremeño, vi permanentemente cómo entre 2011 y 2018, en que gobernó el Partido Popular, se paraban infraestructuras que eran imprescindibles para que los ciudadanos sintiéramos que teníamos las mismas oportunidades. Veíamos que la ejecución de las obras del AVE extremeño, tan esperado, y de otros sitios de España, permanentemente se paraba y teníamos que esperar muchos años para contar con lo que otros contaban. Sinceramente, creo que tienen la sensación de que se nos ha olvidado todo lo que hicieron cuando estaban en el Gobierno.

¿No les da cierto pudor hablar de infraestructuras ferroviarias y de servicios ferroviarios? ¿Saben cuánto invirtió el Partido Popular durante su Gobierno en material rodante, en esos trenes que utilizaban la mayoría de españoles para ir a trabajar cada día, en las cercanías o en el tren convencional? Cero euros. ¿Saben cuánto tiene previsto este Gobierno? Más de 4000 millones de euros. ¿No le da vergüenza a la gente del Partido Popular venir aquí a dar lecciones de infraestructuras ferroviarias y de servicios ferroviarios, cuando cada vez que nos montábamos en un tren los extremeños para venir a Madrid, hasta los ateos rezábamos, para que no se parara? Eso era un día sí y otro también. En política todos tenemos memoria y tenemos que ser coherentes a la hora de demandar determinadas cosas. Nosotros creemos que este plan ofrece esperanza a muchos españoles, que durante los Gobiernos del Partido Popular vieron que había ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda, ciudadanos que tenían oportunidades porque contaban con alta velocidad y otros muchos que no podían ir al trabajo en un tren digno de cercanías o en un tren convencional. Por eso, creo que el Partido Popular se lo tiene que hacer mirar.

Es curioso que vengan aquí a hablar de peajes cuando este Gobierno lo único que ha planteado es un debate. Lo que sí planteó el Partido Popular cuando estaba en el Gobierno fue que tenía claro que iba a seguir prorrogando los peajes que ya estaban, siendo responsables de la mayoría de peajes que existen en este país y de las autopistas de peaje quebradas que vamos a tener que pagar todos los españoles. Señores del Grupo Popular, ¿no les da vergüenza hablar de peajes en esta Cámara sabiendo como sabemos lo que hicieron?

Para ir terminando, porque además creo que tenemos que poner el foco en materia de vivienda —y perfectamente se ha explicado lo que va a hacer este Gobierno, que es garantizar un derecho que durante muchos años no se ha garantizado, el derecho a la vivienda—, creemos, como he dicho, que es un plan que supone una esperanza para muchos españoles. Y hay que recordar una cosa: 140000 millones de euros que vienen a este país porque un presidente del Gobierno se plantó en Bruselas, negoció con la Comisión Europea que pudiéramos tener dinero para el impulso económico de nuestro país. ¿Recuerdan a qué iba Rajoy a Bruselas? A pactar los recortes en derechos laborales, en muchas de las materias que sufrimos muchos españoles durante mucho tiempo, ¿esa es la gran diferencia que existe entre los dos Gobiernos!

Y ahora que el PP habla de cortinas de humo, por muchas cortinas de humo que intente crear el Partido Popular con otros temas, a la mayoría de españoles en este país no se les olvidará un periodo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 22

supuso el peor periodo de la historia de España en derechos laborales, en las condiciones de vida de la mayoría de los ciudadanos, para que muchos o unos pocos se beneficiaran de esa situación, que eran sobre todo los fondos buitres, aquellos que conseguían a precio de saldo viviendas, tanto vivienda pública como vivienda de familias vulnerables.

Señores del Partido Popular, aunque crean y desearan que cada vez que entramos en esta Cámara nos limpiaran el cerebro para que no recordáramos nada de lo que pasó, creo que todos los españoles somos conscientes de uno de los periodos más tristes de la historia de este país en cuanto a recortes de derecho y a recortes de mejora de los ciudadanos: fue el periodo de 2011 a 2018, con el Partido Popular.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Vamos a hacer un pequeño receso de tres minutos y continuamos. **(Pausa)**.

Señorías, vayan ustedes tomando otra vez asiento, que vamos a continuar.

Oídos los portavoces de los distintos grupos, para responder a todas las cuestiones y dudas que se han ido planteando, tiene la palabra nuevamente el señor Ábalos Meco. Cuando usted quiera.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Gracias, presidente.

Voy a tratar de responder a algunas de las cuestiones planteadas, seguramente no a todas, porque son muchísimas, algunas generales y otras más particulares, más locales. Trataré de hacer un esfuerzo y lo que no, trataremos de contestarlo en lo particular.

El diputado Quevedo me ha planteado un tema muy puntual de Las Palmas, la MetroGuagua. Somos conscientes de este proyecto, de los compromisos, de la necesidad y, en fin, es un proyecto que encaja claramente en lo que plantea el plan y en los elementos que hemos establecido y, por lo tanto, si tenemos el respaldo de la comunidad autónoma —que imagino que, por supuesto— y del ayuntamiento, creo que podremos abordarlo, que por otra parte había un compromiso incluso previo al propio plan, es cierto. Vamos a trabajarlo más.

El portavoz del Partido Nacionalista Vasco ha planteado la cuestión de la Y vasca. Sabe que aquí, fundamentalmente, el problema lo tenemos en las integraciones, en abordar esta cuestión, pero también es verdad que tenemos unos compromisos con los que estamos trabajando. Saben que también hay muchos problemas medioambientales y un debate social en el fondo, pero esto es al margen, porque el compromiso está y lo tenemos que completar. Su portavoz nos ha trasladado esta cuestión con insistencia, de hecho se vienen planteando cuestiones al respecto en las sesiones de control, y estamos trabajando en ello. Recientemente hemos conseguido la evaluación ambiental de Vitoria-Burgos, que era un problema que teníamos, pero ya la tenemos en marcha. Como digo, donde mayor problema tenemos es en estas integraciones. Yo creo que incluso todo lo que va a ser la Y vasca se va a poder desarrollar y el problema lo tendremos ahí; de hecho, los retrasos los estamos teniendo ahí, pero efectivamente tenemos que solventarlos.

Se ha planteado por varios grupos la cuestión de cómo se reparten los fondos en este tema de vivienda, advirtiendo que efectivamente es una competencia autonómica; así lo es. De hecho, muchas veces me sorprende que todo este debate que estamos teniendo sobre la vivienda se traslade mucho sobre el Gobierno de la nación cuando es una competencia claramente autonómica, como lo son la educación o la salud, pero también es verdad que es un derecho constitucional, es un derecho básico y, por tanto, el Gobierno de la nación no puede quedar al margen de que este derecho se pueda plantear y además con la mayor igualdad para todos los españoles vivan donde vivan. De ahí que mantenga este Plan Estatal de la Vivienda, que trata de complementar esfuerzos. Es cierto que en muchos casos no es que complemente esfuerzos, es que prácticamente es el único esfuerzo y la aportación de las comunidades autónomas es muy residual, muy minoritaria. Ayer explicaba que incluso aportaciones de mínimos, de un 10%, de alguna comunidad autónoma, hacen que efectivamente no se pueda dar más todavía por parte del Estado, porque dentro de la aportación de la comunidad al plan opta por lo menor, y entonces obviamente se lleva incluso menos fondos; no solamente aporta menos, sino que consigue arrastrar mucho menos por parte del Gobierno de la nación.

Dicho esto, en lo que es rehabilitación, el criterio es el número de hogares, nos parece que es el más sensato, porque si vamos a rehabilitar, lo normal es que se haga sobre el número de hogares de cada comunidad autónoma según datos del INE a 1 de enero de 2020; ese es el criterio para el reparto. A partir de ahí, la asignación se hace a las comunidades autónomas, que son las que van a gestionar estos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 23

programas, como están gestionando el plan estatal. No hay nada que inventar al respecto, ya lo están haciendo. El plan estatal lo están desarrollando las comunidades autónomas. Alguien ha preguntado si se van a plantear los programas y demás. Sí, de acuerdo al plan estatal, sí; se plantean los programas, se diseñan y son las comunidades autónomas las que optan, en función de los programas, y dicen si quieren participar en este y con tanto, etcétera, es decir, las comunidades autónomas son las que optan por distribuir o utilizar los recursos sobre la base de esos programas, pero los programas ya van dentro del plan estatal. De hecho, este año ampliamos el uso de fondos del plan para personas vulnerables, víctimas de violencia de género, en fin, todas estas situaciones que, además, muchas de ellas sobrevivieron por causa del COVID, y entonces ampliamos también la utilización de los fondos. Pero la gestión es local; de hecho, las ventanillas estas que antes les decía, las oficinas de rehabilitación, las tienen que poner en marcha las comunidades autónomas. Pero, aparte de que tienen la competencia —la portavoz de vivienda del Partido Popular también lo planteaba—, es también necesaria la concurrencia de las comunidades autónomas incluso para todos los instrumentos urbanísticos y los ayuntamientos para todo el tema de las licencias; es que ahí es fundamental la participación y la concurrencia de todas las administraciones. Dicho esto, como se ha planteado por todos los grupos las posibilidades de éxito del plan, depende de todos, porque al final compete a todas las administraciones y es un esfuerzo de todas ellas. La experiencia que nosotros tenemos es que el plan estatal funciona razonablemente en la ejecución cuando se distribuye a las comunidades autónomas y los recursos se utilizan. Es verdad que ahora estamos hablando de una escala muy distinta, porque es multiplicar por mucho los recursos que veníamos planteando.

El portavoz de Ciudadanos ha planteado que la información llega tarde. Bueno, lo que llega tarde es respecto a su conocimiento, como alguien ha comentado, porque el plan se conoce ya que está publicado. Otra cosa es la fecha de la comparecencia que se produce para informar de algo que, en definitiva, se puede ver en la propia web del ministerio y ya ha sido difundido.

Respecto a la inversión y los análisis, yo he dicho algunos instrumentos, en concreto la Estrategia Indicativa Ferroviaria, que nos habla de la planificación y de las prioridades. Es verdad que nosotros estamos de acuerdo en que cada vez hay que introducir mayor racionalidad en la planificación; no podemos ir tampoco a remolque de la demanda puntual, porque obviamente todo el mundo reclama y requiere para sí, pero hay que tener también una visión territorial del conjunto del país, porque, en definitiva, estamos diseñando el país, estamos vertebrándolo en su conjunto. Entonces, hay que tener una visión integradora y no particular. Nosotros, en la Ley de Movilidad, incluso —esta, que es consecuencia de la Estrategia de Movilidad Sostenible— queremos incluir informes externos a la hora de abordar actuaciones y, por supuesto, del consejo asesor, que ya lo estamos utilizando; por ejemplo, para el tema de las bonificaciones del AP-9 hemos pedido dictamen al consejo asesor. Ahora bien, la Oficina Nacional de Evaluación depende de Hacienda; se refiere exclusivamente a las concesiones, es decir, a la colaboración público-privada. Pero, deberíamos extender, efectivamente, a todas las actuaciones estos criterios de evaluación de política pública.

Por cierto, antes he hablado de los criterios para la distribución de los fondos de rehabilitación en función del número de hogares, pero para la rehabilitación de edificios públicos —a lo que también me he referido, he hablado de edificios locales, edificios de titularidad autonómica— el criterio es de población; como son servicios, se entiende que son servicios que prestan a la población, el criterio para la asignación de los fondos es por población.

En cuanto a la capacidad de gestión, pues claro que es un reto y es un desafío, obviamente. Se trata de pasar a gestionar mucho. También es verdad que el libramiento de los fondos se hace con cargo a la ejecución, pero también al cumplimiento de los hitos, de políticas. Bueno, ese es el reto que tenemos, y, en ese sentido, estamos trabajando en el desarrollo, más que de una oficina, de la ejecución del plan. Dentro de lo que es Ineco, que —como saben— es una empresa, un medio propio dedicado a la ingeniería y a la planificación, se va a generar ahí una unidad para poder también acompañar la gestión de estos fondos.

Se ha cuestionado la capacidad de gestión por el nivel de ejecución, pero el ministerio, en 2020, ha ejecutado la inversión en un 93,45%; no es bajo, es muy alto el nivel de ejecución de 2020.

El portavoz del Bloque Nacionalista Galego plantea algunas cuestiones, conocidas ya, de previsiones del corredor atlántico, los peajes, la transferencia de la AP-9; en fin, varias cosas. Me ha hablado también de la condenación de los 800 millones de deuda. Este tema ha sido uno de los que hemos abordado recientemente con la Xunta, como también Langosteira, que hemos quedado también en financiarlo con fondos europeos. Hemos abordado también toda la cuestión del puerto de A Coruña en su integridad y,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 24

dentro de ello, la deuda, que se va a flexibilizar bastante y hay mecanismos para enfrentar esta cuestión. Pero, no sé por qué, por más que se dice, siempre lo comparan con Valencia; incluso aunque fuera cierto, esta tendencia al agravio es tremenda. Es que al puerto de Valencia no se le perdona nada; yo no sé cuántas veces tendremos que decirlo, pero es que esto es del Consorcio de la Copa de América, eso no es el puerto; es que el consorcio no es el puerto. Y todos sabemos también, si hablamos con rigor, cómo ha surgido la deuda en el puerto de A Coruña y todas estas cosas. En fin, la conclusión de las reuniones, reuniones que además he tenido con el presidente Feijóo, es que hay que encarar ese tema ya y que no podemos dejar que el puerto de A Coruña se hunda más. Ahí hay compromiso, por lo tanto no se trata solamente de la deuda, sino también de conseguir el acceso ferroviario al puerto y de hacerlo competitivo. Es decir, ya hemos hecho toda la inversión y no podemos decir que aquello no es viable. Ahora hay que tirar para adelante, lo vamos hacer y estamos ayudando, pero para eso no hace falta comparar con nada más, que, por otra parte, ni siquiera se ha conseguido; se consumió la propaganda y luego no se pudo hacer. Digo respecto de Valencia.

En cuanto al corredor atlántico, también hemos pedido una inclusión y estamos pendientes del reglamento definitivo por parte de la Comisión Europea. Nosotros hemos hecho una apuesta por el corredor atlántico en paralelo al mediterráneo. Cuando voy por ahí me dicen: Como usted es valenciano, apuesta por el Mediterráneo. Y cuando estoy en el Mediterráneo me dicen: Para qué queremos un ministro valenciano que no apuesta por el Mediterráneo. No hay forma de aclararse, pero creo que fue el portavoz del PDeCAT el que me advirtió en la primera comparecencia de que en Cataluña los ministros de Fomento tienen mala imagen, y yo le contesté que en Cataluña y en todas partes. **(Risas)**. Ahora ya es una constatación y no una presunción.

Nosotros, en estos fondos, para corredores transeuropeos, hemos puesto 50-50, y así dejar bien expresado la importancia que nos merecen ambos corredores. Incluso, por ejemplo, como ha apuntado el portavoz del Partido Popular, la autopista ferroviaria de Algeciras a Zaragoza, que también pretende establecer un corredor de mercancías. Surge de una iniciativa privada, pero que es efectiva, y el Gobierno de Aragón y la Junta de Andalucía patrocinan esta cuestión; la verdad es que para Adif es una infraestructura asumible y estamos trabajando en ello también.

Y esto me lleva al corredor mediterráneo. En este tiempo nosotros hemos licitado del orden de 3000 millones para el corredor mediterráneo, mucho, y hemos generado nuevos kilómetros; de hecho, está todo en marcha. El otro día tuve una comparecencia en el Senado y le dije al señor Cleries que tenemos un firme compromiso con el corredor mediterráneo, es que no nos queda otra, incluso aunque sea por una cuestión de que yo mismo como diputado salí más de una vez a pedir inversiones sobre esto. Ahí yo creo que está todo planificado, aunque hemos tenido algunos problemas; por ejemplo, en Murcia, estamos resolviendo la conexión con Almería y va a ser la conexión con Granada la que más nos cueste, incluso algunas actuaciones como Vandellòs, que conseguimos y hemos conseguido también reducir los tiempos de viaje con Valencia. Efectivamente, es fundamental estratégicamente ese corredor, tenemos un compromiso claro y estamos haciendo cuanto podemos, y yo procuro estar bastante encima.

Sobre la AP-9 dos cuestiones. Una, los peajes. Sinceramente, el 1 de enero no lo podíamos aplicar, es imposible; es verdad que el presupuesto entra en vigor, pero la medida como tal no la podemos aplicar ya que necesitamos tramitar el instrumento que puede hacer la bonificaciones La Administración funciona así. Ya nos gustaría que mañana se ponga esto en marcha, pero no puede ser, entre otras cosas porque no solamente interviene este ministerio; además, por ejemplo, hemos tenido que debatir cómo aplicábamos las bonificaciones, a quién beneficiábamos, cómo lo hacíamos. Esto ha habido que hablarlo mucho con la propia Xunta, como es normal porque en definitiva afecta a la comunidad autónoma. Lo hemos tenido que compartir bastante. Y luego hemos tenido que negociar con la concesionaria; al principio parecía que se podía, luego no. Hay diferentes criterios, necesitamos el informe del Consejo de Estado, del consejo asesor, y todo eso nos lleva un tiempo. Yo estuve la semana pasada en Galicia y seguí comprometiéndome a impulsarlo para tenerlo, como quedé, en julio. Estoy trabajando en eso y viendo que, si no llegamos, por lo menos que tenga vigor a partir de entonces para poder devolver ese gasto a los ciudadanos. Son 65 millones; o sea, que también hay que poner en valor que finalmente se ha conseguido una importante cuantía, pero además 65 millones que no son una bonificación para este año, que tienen vocación de permanencia. Estamos hablando de 1500 millones si consideramos la vida de la concesión, otra cosa es que nos planteemos otra cuestión.

Con respecto a la enmienda que ha presentado el Partido Socialista, yo creo que es claramente instrumental —a mi modo de entender— para que haya un debate en torno a cómo se va a gestionar la



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 25

autopista; que permita el debate. Porque son dos cosas: una la titularidad, pero hay que hablar mucho de la gestión. Por ejemplo, habrá que hablar de estas bonificaciones, quién las sigue gestionando, porque eso tiene que ver con la gestión de la autopista. Pero, vaya, que no hay problema en la transferencia. No tenemos una posición contraria porque, de hecho, nuestros compañeros en Galicia la han defendido también. Se trata de que en el debate lleguen a un acuerdo sobre la gestión completa de la autopista.

Me ha planteado el portavoz del PDeCAT si los municipios que podían acogerse a los programas de zonas de bajas emisiones tenían que ser todos de 50 000 habitantes y si no podían ser los de 20 000. Sí que pueden ser, siempre que tengan un plan de movilidad. O sea, que podrían también actuar. Y también, por supuesto, como hay convocatorias dirigidas a comunidades autónomas, estas también pueden asumir planes conjuntos de municipios de ese tamaño en un momento dado, pero si tienen planes de movilidad sí que pueden los de más de 20 000.

En cuanto a lo de los peajes y el pago por uso —se ha dicho por varios portavoces—, no voy a repetir la cuestión, solamente alertar de dos cosas porque ya tuvimos un debate en la Cámara con una interpelación, luego una moción y se ha votado. Una cosa en la que me comprometí es, antes de plantear la iniciativa, intentar consensuarla. Es a lo que yo me puedo comprometer. No tenemos ninguna iniciativa pero cuando la tengamos, si llegado el caso la tenemos, hablaremos. La otra cuestión es que es verdad que en Europa también están planteándose la revisión de la Directiva de la Euroviñeta. Entonces, convendría saber qué plantea Europa antes de tomar cualquier iniciativa. Y, efectivamente, tenemos que evitar que el sector del transporte se vea perjudicado por cualquier medida. Cuando lo tenga, señor Lorite, también tengo interés en planteárselo, pero no lo tenemos, no lo tenemos porque además hay muchas formas, muchas tecnologías que aplicar y muchos criterios. Por lo tanto lo bueno sería, primero, si vemos esa necesidad, escuchar mucho. En cualquier caso, sí que es verdad —y ahí tiene razón— que si hablamos de todas las vías de alta capacidad habría también que hablar de las autonómicas, no podemos tener criterios distintos. Por tanto, también habría que acordar con las comunidades autónomas; no solamente acordar en el ámbito de lo político aquí, sino que tendríamos que hablar con las comunidades autónomas, porque tiene poco sentido que ellos no cobren, que cobre el Estado, que apliquemos criterios distintos y caja distinta. Realmente, sobre esto hay muchas propuestas pero yo, si me permiten, cuando de verdad tenga algo elaborado, lo plantearé.

La limitación de precios del alquiler. Como se ha dicho por varias partes, sirva de contestación para todos. Nosotros tenemos un compromiso, un acuerdo de Gobierno, que a nuestro entender habla de frenar las subidas abusivas. En ese sentido, trabajamos en determinadas zonas donde se plantean estos incrementos abusivos, y para eso elaboramos el índice de referencia de precios en el mercado del alquiler. Es verdad que es un índice que lleva cierto retraso porque todos los datos —que son muchos datos los que utiliza, es el más riguroso— son siempre fiscalmente de un año anterior.

Estamos todavía hablando. Dice la portavoz del PP: Traigamos la ley ya. A mí también me gustaría, pero hay que intentar llegar a un acuerdo. En eso estamos, intentando llegar a un acuerdo. Ya tuve el otro día una pregunta y hoy he tenido también una interpelación sobre esta cuestión. He dicho que, efectivamente, nosotros tenemos un problema de oferta, pero no solo privada, sino también pública —pública, sobre todo—. Ese es el gran déficit que tenemos en relación con Europa y por eso nuestros modelos son difícilmente comparables, porque tenemos un parque público de vivienda muy muy escaso en relación con Europa. También es verdad que tenemos un mercado de la vivienda muy distinto; aquí, en España, hay más sentido de la propiedad, más tendencia del pequeño propietario, de comprar, y en otros países se desarrolla mucho más el alquiler. Y el incremento de los precios se debe a la falta de oferta, sí, pero también a la especulación con los precios y a la inexistencia de viviendas públicas, cuando no a la propia venta de las viviendas públicas, que reducen el parque. Y la liberalización no nos llevó a mejorar eso; de hecho, el Banco de España ha dicho que los alquileres subieron un 50 % entre 2014 y 2018. En materia de derechos, el mercado no puede hacerse cargo por sí solo. Este informe de la OCDE sobre el que me han interpelado hoy dice justamente eso, exige la intervención del Estado. Hombre, claro, no disuadiendo a la oferta privada, de eso tratamos, pero evidentemente tenemos que proveer de medidas que permitan ejercer un derecho básico de las personas, además recogido en nuestra Constitución; lo tenemos que hacer valer, no podemos dejar que sea simplemente el mercado. Ya conocemos los efectos de la liberalización, nos llevó a una burbuja inmobiliaria conocida que nos arrastró a una crisis económica, que hemos enlazado con la de la pandemia. Ahí está el daño producido a todos los niveles. Nosotros no hablamos de poner precios de alquiler, hablamos de frenar esas subidas en determinadas zonas tensionadas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 26

En cuanto al recurso de Cataluña, dice el portavoz del PDeCAI que no está de acuerdo con el contenido, pero que no está de acuerdo con que recurramos. Fijese, para nosotros es al revés. Nosotros no entramos en el contenido —que podríamos entrar—, pero lo recurrimos porque invade competencias estatales. Y claro, ya puestos, si las invade Cataluña, por qué no las van a invadir las demás. No podemos hacer dejación de esa responsabilidad como Gobierno, tenemos que preservarlas. Las competencias en materia de derecho civil, en materia de arrendamientos, son del Estado. En lo demás no entramos —que podríamos entrar—, y por eso no hemos pedido la suspensión, justamente por eso, por no entrar en el fondo. Pero en la forma sí, porque además el Consejo de Garantías Estatutarias lo señalaba. Si la Generalitat nos envía un informe diciendo que es inconstitucional, al Gobierno le queda ya muy poco margen, sobre todo cuando ha intentado negociar, como pasa siempre. Lo que no puede ser es que de origen te venga señalado como inconstitucional y el Gobierno mire para otra parte, eso no se puede hacer.

Tengo también algunos datos sobre el nivel de ejecución. Yo puedo entender que haya desconfianza hacia la capacidad de la Administración, pero lo que obviamente no puedo admitir es que haya desconfianza porque la gestión la hagan los socialistas, porque entonces tendría que irme al histórico, y el histórico nos dice que en el periodo 2015-2018 se adjudicaron, en materia de inversiones, 8269,941 millones, mientras que en el periodo 2018-2021 hemos adjudicado 13 157,162 millones, un 59 % de diferencia. Y en los temas de licitación, entre 2015 y 2018 se licitaron algo más de 11 939 millones y en el periodo 2018-2021, 21 560 millones, un 80,58 % más de un periodo a otro. Entonces, puedo entender la desconfianza en la Administración, pero no por ser socialista porque, en este sentido, hemos incrementado notablemente las gestiones anteriores. Y en materia del Plan Estatal de Vivienda tengo también algunas cifras. El Plan Estatal de Vivienda 2009-2012 tenía 4762 millones de euros; el plan 2013-2016 bajó a 2601, pero es que el 2018-2021, que es el que ha terminado, tenía 1871 millones de euros. Ha sido decreciente, absolutamente decreciente y, claro, los recursos tienen que ver mucho con la capacidad para ayudar a la gente a tener vivienda.

La portavoz de VOX me ha dicho varias cosas. He deducido que no le gusta que vaya a Ibiza, aunque esté cuatro horas solo. En cuatro horas no me da tiempo a contaminar nada. Soy español también; yo veo que ustedes respetan mucho lo español, pero yo también soy español y no conozco ningún otro origen en mi caso que el español, y el que me conoce sabe perfectamente el alarde que hago de eso. No sé; no puedo ir a Ibiza. Debe ser que tengo algún problema para ir a allí; tengo recortado el derecho. Pero mire, más allá de lo que usted dice que fue el acto —que yo no me gasté eso en el viaje, obviamente; todo el mundo sabe lo que cuesta ir a Ibiza—, allí hay un proyecto. Usted me lo sitúa en 2010, realmente el origen es en 2009, pero da igual, es verdad que va por ahí. Ese proyecto estaba absolutamente paralizado y lo hemos desencallado, y no solamente eso, es que ampliamos y firmamos un convenio para 131 viviendas más con Ibiza, 245 para Mallorca y 100 para Menorca. Todo eso en ese viaje que a usted le sabe mal. Pero bueno, le sabía mal incluso antes de que fuera. Yo creo que lo que le sabe mal no es que vaya a Ibiza, lo que le sabe mal es que vayamos a firmar convenios para hacer viviendas en Ibiza. Eso es lo que le molesta. Por lo demás, yo no he avalado nunca las expropiaciones, yo lo que he dicho es que respeto la competencia autonómica en vivienda, como acabo de decir aquí también. Yo tengo que reconocer la ley correspondiente. Estaría bueno que dijera: no acepto esa ley. Si hay algún problema legal, que se plantee por la vía del recurso que se crea, pero mientras tanto es ley y yo no tengo más que asumirla, porque es una competencia autonómica y tienen capacidad legislativa para ello.

En cuanto a las sanciones de la Comisión Europea, ya lo creo, una de las cosas que más nos llamó la atención era la falta de transposición de directivas europeas y el coste que ello supone, claro que sí. Y de la política migratoria no le puedo decir nada porque no depende de este departamento. Ya sé que es algo que les apasiona. Y lo del Falcon y estas cosas entiendo que son adornos de descalificación pero a las que tampoco le puedo responder. En cuanto a los criterios, no es verdad que no haya controles, la IGAE va a estar presente, la Intervención General del Estado está en todo el proceso de control, el Tribunal de Cuentas tiene su papel y el nivel de exigencia y de evaluación que impone Europa es importante, y si no tuviéramos esos controles o no tuviéramos esos niveles, desde luego esa calificación de sobresaliente que nos da la Comisión Europea no tendría por qué habérsela dado. Si nos la da es porque se establecen claramente los controles precisos que exige la Comisión y la Comisión, en ese sentido, cualquiera que haya trabajado con la Comisión lo sabe, es bastante rígida y controla bastante. No sé si alguno tiene experiencia de trabajo con la Comisión, pero desde luego controla bastante. Ha hecho algunas apreciaciones sobre concepción de la política de vivienda y es normal que no estemos de acuerdo. Es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 27

normal, pero tampoco reprochable; es decir, no le puedo reprochar que piense así, yo pienso de otro modo y por eso cada uno está en el partido que está.

El señor Lorite me ha planteado muchísimas cosas, esta vez de gestión del ministerio. No sé si le podré contestar a todas, a alguna me he referido, como a la autopista ferroviaria, a los criterios de reparto a las comunidades autónomas creo que también algo me he referido. De los peajes ya hemos hablado, incluso de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza. Los planes de Cercanías, efectivamente, nosotros asumimos unos planes de Cercanías. En cierta forma hemos recogido toda esa necesidad, pero no es que estuvieran presupuestados, estaban simplemente cuantificados, pero no tenían partida presupuestaria. Ojalá. Se hablaba de los miles de millones que hacen falta, había voluntad política de hacerlo, pero no había crédito presupuestario. Nosotros, incluso, hemos incrementado esos planes; es el caso de Cataluña, por el que antes me ha preguntado, para el que tenemos un plan de cercanías. La verdad es que ahora, con los fondos europeos, a diferencia de la vez anterior, tenemos la posibilidad de aplicarlos y trabajar mejor.

En cuanto al material rodante, de hecho, hemos adjudicado algo más de 2500 millones; un concurso lo ganó Alstom y otro Stäbler, y solamente faltan por salir en torno a 800 millones, faltan dos convocatorias. Es verdad que, en un principio —sobre lo que usted ha dicho del cambio climático—, se planteó la duda de sacar a licitación unidades diésel mixtas, con electrificación y diésel. Parece una contradicción, parece que se va a resolver sin recurrir al diésel, pero es verdad que todo lo relativo al hidrógeno —que gustaría y estaría bien— está por desarrollarse no solamente como combustible, sino también a nivel reglamentario. Esa sería la que faltaría, pero saldrá en breve y creo que son en torno a 800 millones; luego al final no son 3000, porque el material rodante va a ser bastante más ya que desde 2007 no entraba ningún tren nuevo.

En materia de racionalización quiero recordar que nos enfrentamos a trámites muy complejos, con mucha burocracia, con mucho control. Por eso mismo se planteó el Real Decreto-ley 36/2020, para flexibilizar y racionalizar todo esto sin renunciar a las garantías, a los procedimientos garantistas ni a los controles, obviamente.

No sé si he contestado a todo porque realmente me han planteado muchas cosas y algunas son de detalle. La portavoz de Esquerra me ha planteado algunas cuestiones muy puntuales. En cuanto a la AP-2, el fin de la concesión llegará este verano. Coincide con la finalización también de concesión de la AP-7, que afecta a Cataluña. En concreto, son 480 kilómetros libres de peaje. Eso va a suponer un coste de mantenimiento de 137 millones de euros, que tendremos que sumar también a lo ya asumido con anterioridad. Hemos estimado el Plan de Rodalies —ese es el plan de trabajo— en 6300 millones de euros. Como saben, lo hemos elaborado y se ha presentado públicamente.

El traspaso de mercancías por carretera a ferrocarril es un reto que tenemos. España está solo en torno al 4 % de transporte de mercancías por ferrocarril, que es un tanto por ciento bajísimo, pero también hay que reconocer que tenemos una infraestructura viaria mucho más completa que la ferroviaria. Mientras no podamos competir con eso, lógicamente, tenemos que hacer mucho más atractivo el transporte ferroviario y además tenemos que conseguir —como decía antes— las conexiones a los puertos para que sea mucho más viable.

Me ha hablado de los accesos de la autopista, que debe de ser así en todos los casos. Por ejemplo, en la AP-7 también estamos llevando a cabo un estudio para mejorar los accesos, pero nos falta tiempo, obviamente, porque lleva tiempo. Por ejemplo, la liberación de la AP-7 se nos planteó de un modo inmediato, igual que la de la AP-4; de hecho, en ese caso ni siquiera pudimos prever el mantenimiento, lo tuvimos que sacar posteriormente. En esta ya teníamos más previsión, al menos para hacernos cargo de la licitación de la conservación.

En cuanto al Decreto de desahucios, nosotros nos estábamos planteando prorrogar porque el Decreto de desahucios venía a atender una situación excepcional derivada del COVID. También es verdad que luego nos dimos cuenta de que con eso tampoco resolvíamos el tema, porque había situaciones pre-COVID que el propio COVID no hacía sino endurecer todavía más. Lo que yo le respondí a su compañero Rufián en una pregunta —y no se me escuchó— fue que trataría de adelantar, vía real decreto, lo que tenemos previsto en la Ley de Vivienda, de tal modo que no fuera una prórroga de una situación excepcional, sino que fuera ya estructural, aunque en esa parte nos adelantemos a la propia ley, porque, evidentemente, el debate de esa ley va a comportar mucho más tiempo. En este caso, hace falta tener un marco de aplicación que cubra lo que deje de cubrir el Decreto que llega hasta el 9 de agosto. La idea es poder tener ese real decreto antes de su vencimiento.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 28

También el portavoz de Podemos me ha planteado varias cuestiones. Efectivamente, me ha hablado de las infraestructuras ferroviarias. Yo creo que de la liberalización, si algo queda claro que es positivo, más allá de la competencia, que es lo que plantea Europa, es justamente el uso de las infraestructuras ferroviarias. En este caso, el que gana seguro es el administrador de la infraestructura ferroviaria porque, supuestamente, lo usan más, luego hay más operadores que pagan la infraestructura. Yo creo que eso no admite discusión; lo demás, en efecto, podemos discutirlo. Pero el administrador gana más si pasa de tener un solo operador a tener otros que usan la infraestructura. En ese caso, gana más, e incluso diré: como gana más, puede cobrar menos a los operadores porque gana más por el aumento del uso. Por lo demás, yo creo que en Renfe conseguimos en este tiempo, al menos siendo yo ministro, el contrato-programa que estaba pendiente, que vino a posibilitar todas las obligaciones de servicio público ferroviario y pudo posibilitar también la compra del material rodante. Y recientemente conseguimos que se aprobara también la estrategia de Renfe, que no es fácil. Ambas cosas son dos hitos fundamentales para el futuro de Renfe. Esa estrategia nos ha permitido también llevar a cabo la internalización de servicios y ha posibilitado la creación de al menos cinco centros en la España vaciada para dar oportunidades de trabajo. Esos dos hitos han sido fundamentales, y el último es que Adif ha conseguido superar todos los filtros de la CDGAE, que llevaba años; Renfe y Adif llevaban años intentando pasar esta aprobación, y lo tenemos. Yo creo que eso es lo que más garantiza el futuro de Renfe. La estrategia tanto de Adif como de Renfe ha permitido también una convocatoria muy importante de puestos de trabajo; la última, de Adif. Adif en este momento ha lanzado una oferta pública de empleo muy muy importante. Por lo demás, estamos trabajando en la digitalización, en las competencias en rehabilitación.

Me preguntaba quién define los programas —ya se lo he dicho— y cómo impedir la venta de viviendas públicas. Para eso, básicamente, está la ley, para garantizar la función social de la vivienda y blindar la vivienda social. Evidentemente, yo creo que, más allá de todo lo que es vivienda social, no deja de ser un esfuerzo del conjunto de la sociedad española y, por lo tanto, ese activo, esa propiedad colectiva, no está bien que se expropie, porque esto, realmente, es una expropiación.

Muchas gracias, sobre todo por el tono que han empleado. Lamento no haber podido ser más eficaz en el cumplimiento de las expectativas, pero para cualquier cosa ya saben que me tienen a su disposición.

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

Tenemos un turno más de réplica, que saben ustedes que es por un tiempo máximo de tres minutos y que no es forzoso utilizar. Pueden ustedes hacer uso del mismo si estiman que tienen algo más que aportar o se han quedado cuestiones pendientes.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): ¿El partido ha empezado, no? (**Risas**).

El señor **PRESIDENTE**: Si le digo la verdad, no lo sé, pero puede ser. Ahora caigo yo en por qué...

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Por ver a España jugar.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar por el señor don Juan Ignacio López-Bas, del Grupo Ciudadanos. Tiene su señoría la palabra.

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

Quiero informar al ministro, al que veo preocupado, que vamos ganando 1 a 0. (**Risas**). Voy a intervenir brevemente. Simplemente, sigo expresándole nuestra preocupación —porque estos fondos están previstos y han sido planteados como una oportunidad de inversión de carácter estructural, es decir, para producir cambios y reformas perdurables en el tiempo— porque no queremos pensar que de nuevo, sobre todo en lo relativo a las infraestructuras en materia de movilidad, nos encontremos con autovías o autopistas que podemos construir pero luego no podemos mantener, aunque creo que, por supuesto, esa es la voluntad de este Gobierno, como debió serlo, y usted lo ha dicho, de Gobiernos anteriores, que quizá también descuidaron este tema, si bien creo que ahora tenemos una oportunidad. Desde el grupo Ciudadanos no vamos a dejar de insistir incansablemente en la necesidad de la planificación, en la que creo que hemos coincidido con su respuesta, porque creo adivinar que esa es efectivamente su voluntad y su intención. Por tanto, vamos a estar muy atentos a que todos esos proyectos puedan garantizar no solamente la eficacia de las inversiones que se van a realizar, sino sobre todo el mantenimiento posterior

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 29

de todas las infraestructuras. En ese aspecto, quiero recordar que el éxito de estas inversiones será un éxito de todos, pero evidentemente ustedes gobiernan y la responsabilidad será del Gobierno, que es quien tiene que ejecutarlas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Plural, señor Bel Accensi, tiene su señoría la palabra.

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

No les va a sorprender si les digo que no estoy muy preocupado por el partido, entre otras cosas, porque yo soy mucho más de baloncesto que de fútbol. **(Risas)**.

En todo caso, señor ministro, muchísimas gracias por la concisión en la contestación de las preguntas, cosa que no suele ser habitual en otros miembros del Gobierno. Ha reflejado todas mis preguntas, pero me ha quedado pendiente una, en la que me va a permitir insistir, más que nada porque después los ayuntamientos nos preguntan. Los ayuntamientos que quieran concurrir a la convocatoria de barrios, ¿a qué convocatoria tendrán que concurrir, a una de la comunidad autónoma correspondiente, o habrá una en el conjunto del Estado español y será una convocatoria del ministerio? Lo digo no solo en relación con esta convocatoria de barrios o de regeneración de entornos residenciales, sino en general, porque tampoco a las comunidades autónomas se lo están aclarando.

Una segunda cuestión es el tema de la vivienda. Nos tranquiliza hasta cierto punto que diga que ustedes no pretenden regular el precio de los alquileres sino actuar en situaciones muy concretas. Veremos cómo. Creo que usted ha significado claramente el problema, que es un problema de oferta pública de vivienda a precios asequibles, algo que seguramente también contribuiría a regular los precios del mercado. Hay 1000 millones y no hay antecedentes, por tanto, esperemos que se pueda hacer un esfuerzo importante. Es verdad que las comunidades autónomas a veces no ponen los recursos que deberían poner o que incluso les gustaría poner, pero es que también tienen un problema de financiación que les dificulta asignar recursos para determinadas cuestiones. Respecto de la financiación del mantenimiento de las autopistas, autovías y carreteras, aceptamos su reflexión y cuando tengan algo lo compartiremos.

Usted ha dado un dato que me sirve para argumentar. El mantenimiento de la AP -7 y de la AP-2 va a costar 137 millones de euros que vamos a pagar de los Presupuestos Generales del Estado. No es que no lo pague nadie, lo vamos a pagar entre todos. Por tanto, entendemos que es oportuna la reflexión, porque cuando se dice que no se quieren peajes, no se quieren euroviñetas, no se quiere ningún tipo de pago por el uso de las carreteras, eso se debe pagar y a final de mes lo pagamos entre todos con los impuestos. Por tanto, me parece acertada la reflexión.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Republicano, doña Inés Granollers tiene la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Gracias, ministro. Por un momento pensé que no me iba contestar las preguntas porque me había dejado así como olvidada, pero se lo agradezco porque eran preguntas muy técnicas, y le invito a que pueda responder más adelante a algunas, como el caso de la de Martorell.

La diferencia entre ambos enlaces de la AP-2 y la AP-7 son las distancias entre pueblos. En la AP-2 hay pueblos como Catelldans, Albi, Montoliu, Artesa, que están totalmente incomunicados. Si les pasa una vía de gran capacidad al lado y no tienen ningún acceso a esta vía, aunque sea por un lateral, les vamos a hundir como población. Si no les vamos a dar el dinero del IBI que cobraban hasta ahora y no les vamos a brindar la oportunidad de que puedan ir empresas a estas poblaciones porque estén bien comunicadas, ya no les va a quedar nada. Me refería a esto, a dotarlas de ayudas para que puedan ser atractivas para las empresas.

Continúo con lo que antes no me ha dado tiempo a plantear, que es el tema de la vivienda. Solo quiero recordarle que ustedes están en la Moncloa y están para aplicar un programa de gobierno. Este programa incluía la regulación del precio del alquiler. Estamos ante una crisis social y económica sin precedentes y ustedes no han reaccionado de forma proporcional a la desgraciada excepcionalidad del momento, ni siquiera han hecho lo que habían prometido antes de la pandemia. Cito literalmente el último párrafo del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 30

punto 2.9.3 de su acuerdo de Gobierno, titulado «Frenaremos las subidas abusivas del alquiler: el objetivo de los índices de referencia mencionado (...) es que los ayuntamientos y/o comunidades autónomas que así lo consideren puedan regular las subidas abusivas del precio del alquiler en las zonas previamente declaradas tensionadas y a la vez evitar posibles efectos de contracción de la oferta de vivienda en alquiler.» Hasta el día de hoy no han cumplido esta promesa. En Cataluña, el Govern de la Generalitat sí que ha tomado cartas en el asunto. Tenemos un consenso en torno a la protección del derecho a una vivienda digna, un derecho constitutivo de todos los demás. Ante tal realidad, su indecente actuación sobre este tema ha consistido en situarse al lado del PP y de Ciudadanos, del lado de las grandes entidades bancarias y de los fondos buitres. Ante tal realidad, su actuación ha consistido en la impugnación judicial de la Ley de contención de rentas del Parlament de Catalunya. Vista su nula actuación en esta materia desde el inicio de su legislatura, solo hay una pregunta clara y que además es inevitable: ¿van ustedes a dar cumplimiento a su programa de Gobierno en lo relativo a la regulación del precio de los alquileres?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, la señora De las Heras tiene la palabra.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, voy a decirle que no me sorprende en absoluto que su argumentación haya sido *ad hominem*. Es decir, usted no ha tenido argumentaciones para responder a mis cuestiones y ha pasado al ataque. En su discurso le sobran con mucho las calificaciones y los adjetivos. Respecto al viaje, veo que le ha molestado que le preguntara sobre el mismo. Esta diputada no ha mostrado interés ni desinterés en el destino de su viaje, simplemente en la elevadísima cuantía para cuatro horas, según ha manifestado usted, de trabajo: 24 000 euros abonados del erario público. Un billete de avión son 100 o 200 euros. Yo he mencionado el destino, pues evidentemente los ciudadanos tienen derecho a saber dónde ha ido. Un billete puede costar 100, 200 o 300 euros. No se preocupe, que pediremos el desglose de dichos gastos, porque 24 000 euros para un viaje de cuatro horas es una barbaridad y una tomadura de pelo a los ciudadanos.

En cuanto a la inmigración, no entiendo su afirmación de que su ministerio no tiene competencia. Aclárese con su secretario de Estado de Transportes, que nos habló de la política migratoria de su ministerio. Además, en los Presupuestos Generales del Estado hay una partida de 133 millones destinados precisamente a ese fin.

Por último, en cuanto a vivienda, ha indicado que se ha ejecutado un 90 % del presupuesto de vivienda, sin embargo, del Plan 20 000 viviendas que prometió en 2018, apenas hay un 16 % en ejecución. ¿En qué se ha gastado ese 90 % del presupuesto? ¿A qué llama usted cumplir con el 90 % del presupuesto? Y no ha habido liberalización del suelo como tal. Dice usted que el mercado no puede regularse por sí solo y que el Estado tiene que actuar, pero que lo haga sobre vivienda pública, no sobre la propiedad privada. Le recuerdo que el 95 % del parque de alquiler de viviendas está en manos de pequeños propietarios.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Popular. Van a hacer uso del tiempo dos portavoces. Señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente, yo solo utilizaré medio minuto para puntualizar porque veo el discurso del ministro un poco disperso. Y discrepo con que todo el peso de los cuellos de botella tenga que caer sobre las comunidades autónomas, porque las medidas de financiación dependen de usted, señor ministro; los incentivos fiscales dependen de usted; establecer un mecanismo de evaluación energética de los edificios en su ciclo de vida también depende de usted; establecer modificaciones a la Ley del Suelo y a la Ley de Medio Ambiente para modificaciones de los planes generales depende de usted; la Ley de Vivienda depende de usted. Los fondos son importantes, deben ponerse en marcha, pero antes tiene que asumir el compromiso de hacer todas estas reformas.

El señor **LORITE LORITE**: Señor ministro, empiezo haciéndole un ruego y es que le diga usted a su portavoz que siga rezando, porque lo que no es bueno para un territorio tampoco lo es para otro, y si los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 31

trenes eran malos en el territorio extremeño, la acción del Gobierno, que ha sido trasladarlos a Algeciras, no es nada buena tampoco. Por tanto, que siga en esa línea, que a lo mejor, si sigue rezando, algo consigue.

Por otro lado, es cierto que a alguna pregunta no me ha respondido, pero se las formularemos por escrito a efectos de que puedan ser respondidas. Estaremos pendiente de los criterios de reparto de los fondos para las comunidades autónomas para que mantengan ese objetivo de cohesión territorial y de cohesión social. Y no me resisto a hacerle nuevamente la pregunta de los peajes. Se lo voy a formular de otra forma a ver si, al fin, ya nos entendemos. En el anexo en el que ustedes han pactado una serie de compromisos con la Comisión Europea aparece una fecha concreta, el 30 de junio del año próximo, para implantar esa medida, por lo que en lo que no hay discusión, señor ministro, es en que va a haber peajes; peajes va a haber. Porque, claro, cada vez que yo le pregunto esto, usted me dice que no se sabe qué modelo de peaje se va a utilizar. Vuelvo a preguntarle: ¿va a haber peajes? Porque en el documento de Bruselas así obra. Entonces, a partir de ahí, lógicamente, cúmplase el consenso que usted o el secretario de Estado anunciaron el verano pasado con el sector del transporte. Cúmplase, pero no solo con el sector del transporte, también con las comunidades autónomas, como usted mismo apuntaba en su exposición.

Por último, en relación con el tema de cercanías, hay cinco planes, y le pongo un ejemplo: el Plan de Cercanías de Madrid que dejó elaborado el Gobierno del Partido Popular con 5000 mil millones de euros y de cuya inversión ustedes únicamente han ejecutado un 10% durante tres años. Con lo cual, retraso y poca gestión parece que son evidentes.

Abordaremos en la ley de movilidad sostenible y financiación del transporte diversos aspectos, pero apúntese, señor Ábalos, que uno de los que nos gustaría abordar también, y si es posible pactar, es la objetividad del sistema de reparto de fondos para la financiación del transporte urbano y metropolitano, porque ya sabe usted que tradicionalmente se ha hecho de una forma bastante arbitraria y creo que hay que objetivar el sistema de reparto.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

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

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Mi primera intervención ha sido muy cañera con el PP, por lo que voy a intentar que esta no lo sea tanto; pero un poco sí, porque no lo puedo evitar. **(Risas)**.

Respecto a los planes de cercanías, hay que recordar que fue Ana Pastor la que aprobó los primeros planes de cercanías, con 5000 millones de euros, y no ejecutó absolutamente nada; después lo volvió a presentar Íñigo de la Serna y tampoco ejecutó absolutamente nada. Entonces, es normal que este Gobierno se ponga a ejecutar lo que antes no hicieron los Gobiernos del Partido Popular. Esa es la parte cañera y la parte de reflexión.

Hace relativamente poco, en una Comisión de Transportes, hemos conseguido aprobar —además, sin ningún voto en contra— dos proyectos de ley y siete aspectos que tenían que ver con otras temáticas; hemos conseguido hacerlo sin ningún voto en contra. Para conseguir eso, propusimos enmiendas transaccionales para llegar a acuerdos entre partidos políticos muy distintos, enmiendas transaccionales que mejoraran el texto: enmiendas entre el PDeCat y el PP —algo curioso que no hubiéramos esperado en otros ámbitos—, entre Ciudadanos y el PP y entre todos los partidos que consiguieron mejorar el texto. Los debates complejos no se resuelven con un sí o un no. Si intentamos hacer aquí debates complejos y la posición simplemente va a ser si estamos a favor o en contra, va a ser muy complicado que lleguemos a acuerdos. Vamos a tener muchos retos por delante en ese tipo de debates. Uno, el debate de la financiación del mantenimiento de la red viaria. Los que estamos aquí tenemos que tener la capacidad —seguramente fuera de foco— de debatir cuál es la mejor forma de hacerlo. Creo que eso es lo que ha propuesto este Gobierno y que los que estamos en esta Comisión tenemos el reto de afrontar. Tenemos que tener la capacidad de decir públicamente si lo vamos a afrontar o no. Yo animo al PP, que hasta ahora ha dicho que no quiere afrontar este debate —estando en la oposición, porque en el Gobierno estaba dispuesto a aplicarlo— a que tengamos la capacidad de hacerlo.

Y con esta misma reflexión, hago referencia a lo que ha dicho el ministro antes y también el portavoz del BNG. El Grupo Socialista ha presentado enmiendas al proyecto de ley de transferencia de la AP-9. ¿Quiere decir que las enmiendas que hemos presentado son el texto final al que queremos llegar? No. Lo que queremos decir es que creemos que en esta Comisión tiene que haber un debate y que tenemos que poner por delante todos los matices en un tema que es suficientemente complejo como para resolverlo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 32

con un sí o un no. Es más, si aprobáramos el texto tal cual vino y tal cual ha entrado en esta Cámara, sin ninguna enmienda y sin capacidad de negociar, nos podríamos encontrar con la curiosa situación de que esas bonificaciones que quiere aplicar próximamente el Gobierno en Galicia, en la AP-9, no sería posible aplicarlas. Entonces, con las enmiendas que ha presentado el Grupo Socialista —que, como ha dicho el ministro, son enmiendas instrumentales—, tenemos que tener la capacidad de debatir, de hacer lo que hicimos con las leyes que hace muy poco llegaron a la Cámara. Y termino con eso. Tenemos que tener capacidad de llegar a acuerdos fuera de foco porque tenemos muchos retos por delante. Si cuando tengamos el foco queremos decirnos todo lo que nos queramos decir con gestos para llamar la atención, podemos hacerlo, pero tenemos el reto de debatir y para eso tenemos que dialogar, presentar enmiendas y consensuar.

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

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

Para concluir la sesión de hoy y para dar respuesta a las consideraciones, tiene la palabra el señor Ábalos.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Gracias, presidente.

Voy a procurar ser rápido para no entretenerles más. En cuanto al portavoz del PDeCat, es verdad, como tenía todas las notas alteradas, al final no seguí el ritmo para no repetirme y faltaba responder a cómo se accede a la rehabilitación de entornos urbanos. Esto lo hacemos por convenio a tres: convenio entre el Estado, las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Ya no estamos hablando de viviendas, de unidades, de actuaciones, de organización, sino de entornos que tienen mucho más impacto en lo urbano y, lógicamente, los ayuntamientos tienen que estar ahí. Entonces, lo haremos vía convenio. Serán, dentro de lo asignado, propuestas que harán las comunidades autónomas con los ayuntamientos y, finalmente, estableceremos un convenio; no es convocatoria, es convenio.

En cuanto al portavoz de Esquerra, he tomado nota del tema de Martorell para poder contestarle. Si dice que estamos del lado de los fondos buitres del Partido Popular y Ciudadanos, por favor, que se manifiesten el Partido Popular y Ciudadanos porque no creo, por lo que dicen, que estén de nuestro lado. Al final sería como un amor imposible, qué mala ubicación: querer y no poder, o querer y que te desprecien. En fin. Nosotros tenemos también nuestra propia posición política, solo que, en este caso, lógicamente en el Gobierno tenemos que tratarla con el socio de coalición. No puede ser una posición meramente, por ejemplo en mi caso, socialista. Pero si lo que me pregunta es ¿van a cumplir con el acuerdo de Gobierno? Le digo que sí. Y ese es nuestro ánimo. El acuerdo de Gobierno dice lo que dice: frenar las subidas abusivas de los alquileres. No dice poner precios, dice frenar las subidas abusivas. Y eso es lo que estamos intentando, efectivamente, buscar una fórmula en la que todos nos reflejamos en ese fin.

A la portavoz de VOX, lamento si se siente insultada, pero después de lo que usted me ha dicho, ¿cómo se sentiría? Observo que ustedes tienen mucha facilidad para atacar, pero son muy sensibles cuando se les responde. Váyase acostumbrando y, si no, cambie el tono, no pasa nada, yo no me voy a poner jamás al nivel que usted se ha planteado, jamás. Para eso, prefiero no contestarle. Pero le vuelto a insistir, no tenemos competencias de inmigración en este ministerio, no es tan difícil saberlo, y no tengo secretario de Estado de Transportes. Hay una Secretaría General de Transportes, secretario de Estado solamente hay uno, y es para todos los ámbitos del ministerio. Tenemos unas competencias dentro de esta Secretaría General que, además, es una sociedad pública, que la preside el director general de Marina Mercante, que es de Salvamento Marítimo, pero que no solamente hace salvamento, también hace descontaminación del mar. En principio, Salvamento Marítimo es para todas las necesidades de salvamento: un pesquero, una embarcación española, tiene que actuar, y si son inmigrantes que se están ahogando también, porque el derecho humanitario lo exige. Esa es la competencia que tenemos: salvar vidas. Pero no tenemos nada, nos da igual que sea inmigrante o que no, que sea alguien que está de ocio, de turismo o de placer y necesite a Salvamento Marítimo.

En cuanto al Partido Popular, en este sentido, dentro de nuestro ámbito competencial, estamos haciendo algunas cosas. Por ejemplo —a ver si terminamos ya— está ahí ya la ley de seguridad jurídica que tiene que ver con el planeamiento. Ya se estaba trabajando también con el anterior Gobierno y tiene idas y vueltas con Justicia, con Transición, con muchos ministerios. Pero creo que ya estamos para traerla, igual que la ley de arquitectura y de calidad. Todo lo que esté en eso, efectivamente, y, finalmente, ya sería la ley de vivienda.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 440

23 de junio de 2021

Pág. 33

¿Va a haber peajes? Le vuelvo a decir lo mismo: es verdad que está en el plan de reformas, pero también es verdad que están ahí todas las objeciones que vemos para su aplicación. Nuestro compromiso es abordarlo. ¿Vamos a aplicarlo? Va depender de lo que le digo. Además, el otro día estuve con el ministro esloveno —ahora le toca la Presidencia de la Comisión a Eslovenia— y está con muchas reservas para asumir este debate que le gustaría que resolviera la Presidencia portuguesa, que ya no lo va resolver porque, efectivamente, este es un tema difícil para asumirlo por parte de cualquier Presidencia, pero se tiene que ver. Entonces, se lo digo de verdad, la cuestión es lo que planteaba el portavoz del PDeCAT, es decir, con las liberaciones que hicimos ya de la AP-7 y de la AP-4, es un coste cada vez más difícil de asumir. No hay ningún problema, si yo tampoco tengo en esto una cuestión ideológica ni ninguna reserva, yo lo que creo es que hay que financiarlo y, si hay que hacerlo con el presupuesto, habrá que poner más presupuesto para carreteras. También es verdad que tenemos un debate importante que algunos plantean: oye, que estamos pagando por otras vías también las carreteras. También me parece bien que todo eso haya que integrarlo en el debate, es decir, que no paguemos por un lado, por otro, sino que al final afrontemos la infraestructura de movilidad, igual que antes me planteaba el portavoz de Podemos con respecto a la infraestructura ferroviaria. Esa está clara, ahí no hay discusión, se sabe que hay que pagarla, la otra sí está en debate. No hay ninguna fecha para aplicar. De hecho, yo creo recordar —si no, me corrigen— que el horizonte era 2024, no era el próximo año, por diferir. Pero, insisto, mi compromiso es traérselo y si hay una propuesta la debatiremos; luego ya cada uno, por supuesto, tendrá que tomar la posición que crea conveniente, porque para eso estamos.

El Plan de Cercanías de Madrid, es verdad, tenía 5000. Nosotros incluso hicimos una presentación aumentando las necesidades de este plan, pero piense que nosotros hasta este año hemos tenido el presupuesto de 2018. Ese ha sido nuestro instrumento de crédito para afrontar 5000, 4000 o 3000; si lo que tenemos es lo que tenemos, efectivamente no podemos abordarlo. Me ha hablado de transporte urbano y metropolitano, aquí en este caso no sé si estamos hablando de lo mismo, pero ya hemos llevado esto a la conferencia sectorial. No sé si se refiere a esto mismo, pero en cualquier caso, si no es esto o es otra cosa lo hablamos luego, no creo que tengamos problema en acordar nada al respecto.

Por lo demás, muchas gracias. Lo digo de verdad. Mi paisana está ahí, al margen, de observadora, que es más duro todavía. Les agradezco especialmente el tono.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Damos por concluida la Comisión de hoy, dándole las gracias a usted también por todas las explicaciones que nos ha dado. Y quiero también agradecerle no solamente el tono sino el contenido, ya que estamos ante un hito histórico como son estos fondos europeos y este plan que va a cambiar nuestro país. Para ser la última sesión, realmente genial. Gracias.

**Eran las siete y diez minutos de la tarde.**

cve: DSCD-14-CO-440