



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

COMISIONES

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 47

Pág. 1

**TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA
URBANA**

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a LAURA LÓPEZ DOMÍNGUEZ,
VICEPRESIDENTA PRIMERA**

Sesión núm. 2

celebrada el miércoles 26 de febrero de 2020

Página

ORDEN DEL DÍA:

Elección de vacantes. Mesa Comisión:

Elección de la Presidencia de la Mesa. (Número de expediente 041/000019) 2

Ratificación del acuerdo de la Mesa, oídos los portavoces, sobre las siguientes solicitudes de comparecencia del señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Ábalos Meco), a efectos del artículo 44 del Reglamento:

— Para que explique las líneas generales de actuación de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 213/000033) 3

— Para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000065) 3

— Para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 213/000089) 3

— Para informar de las líneas generales de actuación de su departamento en la XIV Legislatura. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 213/000117) 3

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 2

Comparecencia del señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Ábalos Meco), para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 214/000010)	4
Celebración de las comparecencias votadas favorablemente por la Comisión	4

Se abre la sesión a las cinco y cinco de la tarde.

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN:

— ELECCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA MESA. (Número de expediente 041/000019).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Buenas tardes, señorías. Se abre la sesión.

Procedemos a tramitar el primer punto del orden del día: la elección de la Presidencia de la Comisión, como consecuencia de la renuncia del anterior presidente, el diputado don José Javier Izquierdo Roncero. La elección se realizará mediante votación secreta por papeletas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 87.1, apartado segundo, del Reglamento del Congreso de los Diputados. La señora letrada irá llamando a los miembros de la Comisión y si hubiese alguna sustitución, se ruega que se haga constar en el momento en que se nombre al titular sustituido para que conste en acta. Recuerden que la papeleta solo podrá incluir un nombre de un miembro de la Comisión.

Señora letrada, por favor, puede comenzar con el llamamiento.

Por la señora letrada se procede al llamamiento de las señoras y los señores diputados, quienes van depositando su papeleta en la urna.

Comienza la votación. (Pausa).

Terminada la votación y verificado el escrutinio, dijo:

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): El resultado de la votación es el siguiente: don Ignacio López Cano, 20 votos; doña Patricia de las Heras Fernández, 5 votos; en blanco, 12. Por tanto, queda proclamado como presidente de la Comisión el señor López Cano. Le rogamos que se acerque para ocupar el sitio de presidente de la Mesa de esta Comisión. **(Aplausos.—Así lo hace el nuevo miembro de la Mesa).**

El señor **PRESIDENTE** (López Cano): Buenas tardes. Creo que ha lugar expresar ahora mismo —y no porque corresponda a una cuestión puramente formal, sino porque lo siento así— mi más sincero agradecimiento por la confianza que habéis depositado en mi persona para presidir esta Mesa y esta Comisión, es para mí un profundo honor. Cierta es la particularidad de que los aquí presentes ya tuvimos que votar una Mesa completa, pero quien fue elegido presidente ha tenido que renunciar a este cargo para asumir la responsabilidad como delegado del Gobierno en Castilla y León. Creo que es de recibo también expresarle desde aquí nuestros mejores deseos en su gestión, que redundará en sus aciertos, y que le acompañe la suerte que también es buena compañera.

Quiero suscribir unas palabras que ya fueron dichas aquí. Espero y deseo que el trabajo que podamos desarrollar tenga mucho que ver con las necesidades y los problemas que tiene este sector, un sector del que, en primer lugar, hay que destacar —me van a permitir que lo haga así porque, además, he formado parte de él durante muchísimos años— que está eminentemente masculinizado, en el que encontrar mujeres en cualquier ámbito del escalafón es complicado. Por lo tanto, tengamos en cuenta esa anomalía de este sector en el trabajo que tengamos que hacer en los próximos cuatro años; cuatro años que también nos deben servir para afrontar el reto de la digitalización y del aprovechamiento de los sistemas de información, que tan importantes son para este sector tanto en todos los procesos productivos como en un elemento clave que es el de los sistemas de información para las personas que usan nuestras infraestructuras y nuestros servicios.

Quisiera hacer un ruego a quienes formamos parte de esta Comisión; evidentemente, todos somos elegidos por una circunscripción, pero una vez que estamos aquí, somos diputados que representan a todo el país, a todos los ciudadanos de nuestro país; pues bien, seamos conscientes de que las infraestructuras vertebran y cohesionan social y territorialmente nuestro país, y aunque es cierto que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 3

tenemos que dar respuesta a la gente que nos vota en nuestras circunscripciones, pensemos en todo el país, en las necesidades de todo el país.

Por otra parte, quisiera resaltar el hecho de que esta Comisión ha respondido siempre a un nombre que ahora se ha cambiado. La Comisión de Fomento, como se ha denominado siempre, ha cambiado su nombre por el de Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El cambio no es casual ni baladí porque responde a un reto y a uno de los grandes desafíos que como sociedad tenemos, que es el de la sostenibilidad; un desafío donde el transporte tiene mucho que decir y mucho que hacer: el reto de hacer sostenible nuestra forma de desplazarnos, que nos incumbe y mucho a quienes tenemos la tarea de representar a la ciudadanía; una ciudadanía que tiene la justa aspiración y el derecho a que nuestro planeta, nuestro país, nuestros pueblos y nuestras ciudades sean habitables y saludables. Será, pues, nuestra responsabilidad cumplir con esa expectativa, esa imperiosa necesidad tiene que ser satisfecha. Además, nos lo advierte la ciencia, a la que es sensato hacer caso porque es la que más se puede acercar a la verdad que podemos conocer. Por supuesto, en los próximos años también debemos colocar en el lugar que se merece todo aquello que tiene que ver con la vivienda, una necesidad para casi todo el mundo porque el anhelo de llevar a cabo proyectos de vida pasa habitualmente por un hogar, y desde lo público, desde este organismo público de representación hagámonos cargo de esa necesidad a la que demasiados ciudadanos y ciudadanas no tienen acceso o, si lo tienen, es con carácter precario.

Dos últimas consideraciones. Una de ellas la hago en forma de aspiración, que es la de que podamos tener aquí un desarrollo de nuestro trabajo de forma constructiva, con diálogo, que podamos llevarlo a cabo con buen estilo, que aunque haya ideas diferentes podamos compartir estilo, que aunque podamos expresarnos con pasión o con crudeza en algún momento, nunca esté ausente el respeto, lo que me lleva a una segunda consideración que hago en forma de petición expresa en nombre de todos los que estamos aquí: por favor, póngannoslo fácil; vamos a ejercer la función que nos corresponde con la debida institucionalidad que el cargo nos exige.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

RATIFICACIÓN DEL ACUERDO DE LA MESA, OÍDOS LOS PORTAVOCES, SOBRE LAS SIGUIENTES SOLICITUDES DE COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (ÁBALOS MECO), A EFECTOS DEL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO:

- **PARA QUE EXPLIQUE LAS LÍNEAS GENERALES DE ACTUACIÓN DE SU DEPARTAMENTO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 213/000033).**
- **PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000065).**
- **PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 213/000089).**
- **PARA INFORMAR DE LAS LÍNEAS GENERALES DE ACTUACIÓN DE SU DEPARTAMENTO EN LA XIV LEGISLATURA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 213/000117).**

El señor **PRESIDENTE**: Nos corresponde sustanciar el punto 2.º del orden del día: la ratificación del acuerdo que la pasada semana aprobó la Mesa, oídos los portavoces, sobre las solicitudes de comparecencia del ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentadas por los Grupos Parlamentarios Ciudadanos, Popular en el Congreso, Republicano y VOX. Solicito su aprobación por asentimiento. **(Asentimiento)**. Queda aprobada por asentimiento.

Nos queda sustanciar el punto 3.º, la comparecencia de don José Luis Ábalos Meco, que tendrá lugar a las 17:40. Ruego que estemos aquí cinco minutos antes para poder comenzar en la hora prevista.

Muchísimas gracias. Nos encontramos aquí de nuevo en veinte minutos. **(Pausa)**.

Se suspende la sesión a las cinco y veinte minutos de la tarde.

Se reanuda a las cinco y cuarenta minutos de la tarde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 4

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (ÁBALOS MECO), PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 214/000010).

CELEBRACIÓN DE LAS COMPARECENCIAS VOTADAS FAVORABLEMENTE POR LA COMISIÓN.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes otra vez. Vamos a continuar con la sesión.

Damos la bienvenida a don José Luis Ábalos Meco, ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, así como a su equipo, que nos acompaña. Sin más dilación, vamos empezar a sustanciar la comparecencia. Tengo que informarles que se estableció en Mesa que primero se celebrará la intervención del ministro, después habrá una segunda intervención de quince minutos de tiempo máximo —insisto en lo de tiempo máximo— para cada uno de los grupos de menor a mayor; habrá una segunda intervención del señor ministro y una réplica de cada uno de los grupos que quieran ejercer su derecho, de tres minutos de tiempo, y cerraremos la sesión de hoy con una intervención última del señor don José Luis Ábalos Meco.

Tiene la palabra.

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

Ante todo pido disculpas por la demora y también agradezco la comprensión de los portavoces que me permitieron demorarme algo. Tampoco es que haya tenido más desarrollo, porque la reunión empezó y me tuve que venir, así que ni siquiera les puedo contar nada.

Comparezco ante esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso para informar sobre las líneas generales de la política del departamento. Lo hago a petición propia, pero también a petición de los grupos parlamentarios Popular, VOX, Republicano y Ciudadanos. Como sus señorías conocen, tenemos la responsabilidad de dos grandes áreas políticas: la movilidad y la vivienda, con un importante peso económico y social. El valor añadido bruto de las actividades asociadas a estos ámbitos representa algo más del 20% del PIB español. Somos responsables de cerca del 80% de la inversión pública en obra civil del Estado. El 42% del gasto de las familias españolas se destina precisamente a vivienda y transporte. Más del 50% del consumo de energía final en España procede del transporte o la edificación, y a todo ello hay que añadir que somos un ministerio claramente transversal que incide en no pocos sectores, por ejemplo, en el turismo, el sector exterior, el industrial o la seguridad vial, pero sobre todo tiene gran trascendencia en la lucha contra el cambio climático, la cohesión social y el incremento de la productividad de la economía.

Al hablar de movilidad en España cabe distinguir dos ámbitos fundamentales: la movilidad urbana y metropolitana, y la movilidad interurbana. Además, dentro de la movilidad interurbana cabe considerar de manera específica la movilidad rural. Si bien se trata de una competencia de las comunidades autónomas, estamos dispuestos a trabajar para que entre todos podamos mejorar las soluciones de movilidad de la manera más eficiente. En la movilidad cotidiana que se desarrolla en nuestras ciudades, la que llevan a cabo diariamente todos los españoles para ir al trabajo o por estudios o por motivos de ocio, cada ciudadano efectúa de media unos dos o tres viajes al día. La mayoría de estos viajes se llevan a cabo a pie, en bicicleta o en vehículo privado, si bien el transporte público también tiene una cuota de participación relevante en las ciudades españolas y constituye la espina dorsal de la movilidad y un importante elemento de cohesión social. En el ámbito de la movilidad interurbana, clave para la cohesión territorial del país y para el desarrollo de la industria del turismo, los viajes son menos frecuentes pero de mayor distancia. Cada ciudadano español lleva a cabo de media entre 1,6 y 2,1 viajes interprovinciales al mes, con una distancia media algo superior a los 200 kilómetros. Dentro del ámbito de la movilidad interprovincial, cada día en España se realizan más de 2 millones de viajes interprovinciales de más de 50 kilómetros, con más de 4 millones de viajes interprovinciales en los días punta del verano.

Como dije el día en que tome posesión, difícilmente podremos tener éxito en la reorientación social, ambiental y modernizadora de España si no acertamos en la reorientación de las políticas de este departamento. Cuando llegamos al Gobierno en el año 2018 nos encontramos con grandes retos pendientes en el entonces Ministerio de Fomento: importantes carencias en materia de planificación de manera generalizada, desfases entre los importes presupuestados y ejecutados, compromisos inviables, alguna falta de priorización y un considerable retraso en el desarrollo de las redes transeuropeas. En carreteras, la conservación tenía unos presupuestos cada vez más mermados. No había una política clara

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 5

para las autopistas ni para aquellas cuyo periodo concesional estaba próximo a su finalización, ni para las radiales que se pretendían volver a licitar. Y se había lanzado un plan extraordinario de inversiones, el PIC, que chocaba con la Ley de contratos y el grado de madurez real de las actuaciones que se pretendían incluir en el mismo. En ferrocarriles se habían generalizado falsas expectativas en relación con las puestas en servicio de las actuaciones de alta velocidad y además se habían abandonado las inversiones en ferrocarril convencional y material móvil, con lo que ello supone para la prestación de los servicios, especialmente de cercanías. Asimismo, no se había dado el impulso necesario para abordar la liberalización del sector en el caso del transporte de viajeros. En puertos faltaba una visión estratégica sobre la intermodalidad y la reducción de los gases de efecto invernadero. Era preciso impulsar el diálogo con los sectores, y los trabajadores del sistema portuario habían sido olvidados los años anteriores. En el sector aéreo, en el caso del control aéreo, la congelación en la oferta de empleo público durante varios años derivó en situaciones de complicada gestión, incluyendo amenazas de huelga. En materia de transportes no se habían puesto en marcha los nuevos servicios ferroviarios declarados obligaciones de servicio público ni tampoco estaba solucionada la materialización del incremento hasta el 75 % del porcentaje de la subvención en los billetes de transporte aéreo y marítimo de los territorios no peninsulares con el resto del territorio nacional porque, además de no haber soporte normativo, tampoco lo había presupuestario. Por último, la política de vivienda era una asignatura pendiente donde prácticamente se había perdido una década. Como consecuencia de ello se había producido una descapitalización del stock de viviendas sociales a precio asequible, llevándonos a ser uno de los países de la Unión Europea con menos proporción de dichas viviendas, tan solo el 2,5% del total, así como un retroceso de los derechos de los inquilinos, un aumento del precio de los alquileres y el incremento de los lanzamientos. La ausencia de políticas activas, la desprotección de los ciudadanos en momentos de crisis económica, unido a actitudes poco responsables con el exiguo parque público de vivienda existente en algunos territorios, propiciaron una situación de crisis en el acceso a la vivienda. Esta realidad se hizo especialmente dramática para los jóvenes y los sectores más vulnerables, que se han visto desplazados de la compra de vivienda a un alquiler a precios inasequibles en algunas ciudades y territorios.

Como contrapunto a esta situación, en algo menos de los dos años precedentes hemos trabajado intensamente en un contexto poco fácil para reorientar la política de transportes y de vivienda y hemos alcanzado algunos resultados. En primer lugar, en materia de planificación hemos sentado las bases para los instrumentos sobre los que, como contaré más adelante, se articulará la nueva legislatura. Se trata de la agenda urbana y la estrategia de movilidad segura sostenible y conectada. Por otro lado, hemos materializado nuestra apuesta por la movilidad como derecho, pensando que el gran objetivo es el usuario, asegurando las inversiones necesarias para el mantenimiento del sistema en su conjunto, con altos estándares de calidad, recuperando los mejores niveles de servicio para poder ofertar a nuestros usuarios la fiabilidad, frecuencia y puntualidad que demandan. En este sentido, liberamos los peajes de las autopistas cuyos contratos concesionales finalizaron. La AP-1 entre Burgos y Armiñón, la AP-4 entre Sevilla y Cádiz y la AP-7 entre Tarragona y Alicante. Formalizamos el contrato de obligaciones de servicio público ferroviario, lo que también ha posibilitado la puesta en marcha del plan de renovación del material rodante del grupo Renfe. Hemos impulsado las actuaciones en materia de carreteras con cerca de 200 nuevos kilómetros en servicio, entre ellas algunas tan esperadas como la variante de Vallirana.

En ferrocarriles hemos reorientado las inversiones ferroviarias hacia la conservación y las cercanías. Asimismo, hemos promovido los corredores ferroviarios, las mejoras en el servicio y de la red convencional. En particular hemos puesto en servicio la variante de Camarillas, el AVE a Granada, el Ertms en la línea Valladolid-León; hemos recuperado el servicio ferroviario entre la Alcudia y Moixent, la renovación del túnel de Recoletos en Madrid y el tramo del corredor mediterráneo entre la variante de Vandellós y Tarragona. Asimismo, hemos puesto en marcha la liberalización del transporte ferroviario de viajeros y hemos hecho posible el incremento de las subvenciones al transporte aéreo y marítimo de los territorios no peninsulares con el resto del territorio nacional. Otro importante aspecto es el de la seguridad, pues aunque tenemos el convencimiento de que las infraestructuras son seguras, también debemos ser críticos para su mejora. En este caso, presentamos un exhaustivo informe en materia de seguridad con cerca de sesenta iniciativas concretas. En el caso concreto de carreteras, hemos realizado numerosas actuaciones de conservación, rebajando los peajes en las autopistas radiales que han pasado al Estado e implantando bonificaciones a vehículos pesados en autopistas. Igualmente, estamos impulsando la adaptación de los túneles viarios que pertenecen a la red traseuropea a la Directiva de seguridad en túneles.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 6

Asimismo, hemos dado a la vivienda la prioridad que merece, favoreciendo el acceso social a la misma como horizonte y creando el marco imprescindible para mejorar la calidad de nuestras ciudades y hogares, lo que se ha concretado en la instrumentación y ejecución de los programas de ayudas previstas en el plan estatal a través de la suscripción de convenios con las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla; la aprobación de la Agenda Urbana Española como documento estratégico que busca la sostenibilidad de las políticas de desarrollo urbano, con un decálogo de diez objetivos amplios y ambiciosos y que ahora nos toca poner en práctica; las reformas recogidas en el Real Decreto-ley de medidas urgentes para mejorar el acceso a vivienda y favorecer el alquiler asequible, que han reequilibrado los derechos entre el inquilino y el propietario, el cual introdujo más de veinte medidas que dan mayor seguridad y garantías a los inquilinos, que amplía la duración de los contratos existentes y establece un tope máximo de incremento de la renta conforme al IPC.

Aunque no llega al año de su aprobación, ya estamos viendo sus primeros efectos en la caída del número de lanzamientos y de la desaceleración en el precio de los alquileres. En el diseño del plan de medidas para impulsar la oferta de vivienda en alquiler social o asequible que desarrollaremos en esta legislatura tiene un papel destacado el plan que bautizamos como Plan 20 000 y la mejora de la regulación técnica de edificación en materias tan importantes como la eficiencia energética.

Por otra parte, el Gobierno ha culminado la regulación del régimen jurídico de la estiba en aras a facilitar la transformación del sector, garantizando al mismo tiempo los derechos de los trabajadores. Y también hemos aprobado una regulación del arrendamiento de vehículos con conductor —las VTC— para garantizar el adecuado equilibrio de la oferta y demanda de servicio de transporte urbano en vehículos de turismo, permitiendo a las comunidades autónomas, y en su caso a los ayuntamientos, gestionar de forma adecuada la movilidad interior de los viajeros dentro de su territorio y controlar de forma más efectiva las condiciones de prestación de los servicios en atención a las circunstancias en su territorio.

Para cerrar este breve balance, me gustaría indicar, por último, que con carácter general hemos dado un impulso a las inversiones, cerrando el ejercicio 2019 con un incremento de más del 80 %, tanto en licitaciones como en adjudicaciones de proyectos de inversión.

Para la legislatura que comienza, el presidente del Gobierno nos marcó en su discurso de investidura las siguientes cinco grandes transformaciones que debe encarar España desde el nuevo Gobierno de coalición. Primero, robustecer nuestra economía, adaptándola a la revolución científica y tecnológica y generando empleo de calidad. Segundo, propiciar la cohesión territorial de nuestro país en base al entendimiento y el equilibrio territorial. Tercero, promover la justicia social y amparar a nuestros compatriotas dotados de menos recursos. Cuarto, ganar la emergencia climática, tal y como declaramos el pasado 21 de enero, y llevar a cabo la transición ecológica justa de nuestra economía. Y, por último, pero no menos importante, alcanzar la plena igualdad real de la mujer y de todas las personas que aún hoy soportan cualquier tipo de discriminación en sus vidas. Como consecuencia de esta reorientación, en su discurso de investidura el presidente nos marcó, de manera concreta, las dos grandes cuestiones sobre las que debemos trabajar en este departamento. Por un lado, la movilidad sostenible y, por otro, la vivienda.

Para lograr los objetivos anteriores es fundamental reorientar la política de infraestructuras del transporte hacia la movilidad sostenible y poner en marcha una política de vivienda ambiciosa, con una mayor escala y sostenible en el tiempo. De ahí que la nueva denominación del Ministerio de Fomento pase a ser la de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana porque refleja de mejor manera las prioridades que nos hemos marcado como Gobierno. Hasta ahora a este departamento se le ha asociado tradicionalmente como un ministerio constructor de infraestructuras, ligado a su carácter dinamizador de la economía y a su repercusión territorial más que como un proveedor de políticas públicas para el día a día de los ciudadanos. Este enfoque tenía sentido hace un siglo o hace unas décadas, pero hoy refleja escasamente nuestra misión. La nueva denominación del ministerio nos homologa con los países de nuestro entorno y simboliza esta nueva orientación más contemporánea y ajustada a los retos del momento. Ello implica poner al usuario en el centro de la política de infraestructuras del transporte y, por consiguiente, es necesario priorizar las cercanías, la intermodalidad y la innovación tecnológica, entre otras cosas. Inversión sí, toda la que sea posible, toda la que se nos permita, pero inversión social y medioambientalmente sostenible.

Este ministerio seguirá siendo también el ministerio de la inversión territorial, pero con un enfoque más orientado a las necesidades reales de las personas y del sector productivo. Como muestra de los nuevos tiempos, el Mitma va a ser el punto de acceso nacional a los servicios de información sobre todos los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 7

desplazamientos multimodales de viajeros disponibles en España, conforme a las especificaciones europeas, para asegurar la disponibilidad y fiabilidad de estos servicios de información. Esto obliga a autoridades, operadores, gestores y proveedores de servicios de transporte a suministrar su propia información. Estos servicios de información serán accesibles a cualquier interesado dentro del portal informático que ya estamos elaborando a tal fin. Además, seguiremos ofreciendo de forma libre y abierta todos los datos sobre la movilidad en España que vayamos actualizando.

Respecto al desarrollo territorial urbano sostenible, en la Agenda Urbana Española en particular no podemos hablar de transporte sin tener una idea de una ciudad compacta, humanizada que minimice las necesidades de movilidad. Por ello, uno de los dos grandes instrumentos que estructurará la gestión del departamento será, como les decía, la agenda urbana en torno a la que se articularán todas las políticas en materia de vivienda. Es el documento estratégico que recoge la visión más actual de las ciudades y de los espacios urbanos, de acuerdo con los criterios de la Agenda 2030. Las palancas que determinarán un mayor bienestar en nuestras ciudades están muy ligadas a vectores como la movilidad, la rehabilitación y regeneración urbana, a que el precio de la vivienda sea asequible y a la economía urbana. El modelo territorial y urbano por el que apuesta la agenda se inspira en el principio del desarrollo territorial y urbano sostenible que establece la legislación estatal sobre el suelo y rehabilitación urbana. Se trata de un principio necesario para la esperada transición económica, ecológica, social y cultural de las ciudades. Los objetivos y principios que constituyen la apuesta de la Agenda Urbana Española son: ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo; evitar la dispersión urbana; apostar por la ciudad compacta y revitalizar la ciudad existente. Esto es, potenciar el modelo urbano español, con comercios en los barrios y con barrios transitables, en oposición al anglosajón que hemos importado y no nos define. Garantizar el acceso a la vivienda; prevenir y reducir los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia; hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular; favorecer la proximidad y la movilidad sostenible; fomentar la cohesión social y buscar la equidad; impulsar y favorecer la economía urbana; liderar y fomentar la innovación digital y, finalmente, mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza. Así, vamos a impulsar su implementación efectiva a nivel municipal, que es el más relevante, y viabilizaremos una metodología y una forma de realizarla para todas las administraciones locales que quieran comprometerse con el plan de acción de la Agenda Urbana Española.

Tenemos la ambición de ser el ministerio de las ciudades. En este sentido, seguiremos avanzando en materia de colaboración y cooperación por parte del Estado con las administraciones territoriales que ejercen las competencias en esta materia —comunidades autónomas y entidades locales— dando la relevancia que se merecen a las comisiones multilaterales y a las conferencias sectoriales. Un ejemplo de esto es el acuerdo para la creación del foro de ciudades con la Federación Española de Municipios y Provincias que logramos la semana pasada, con el objetivo de reforzar la relación bilateral con los municipios en materia de agenda urbana, que permitirá poner en común la implementación de las agendas urbanas locales y ser un lugar de encuentro donde compartir criterios y experiencias. Por eso, nos haremos cargo desde el Mitma de las subvenciones, tanto para movilidad como para el desarrollo urbano sostenible que actualmente tramita el Ministerio de Hacienda. Ejerceremos el liderazgo con estrategias globales que tengan un impacto en el territorio y en las ciudades, situando al sector en la vanguardia de las energías renovables y la eficiencia energética y la sostenibilidad. Se trata de poner en práctica el plan de acción de la Agenda Urbana Española que desarrollará medidas concretas para conseguir los objetivos marcados. Para impulsar este plan de acción será necesario desarrollar iniciativas que den agilidad y seguridad jurídica a la gestión urbanística, para intentar, por ejemplo, simplificar y reducir los tiempos de tramitación de planeamientos urbanísticos y licencias de obra o impulsar la digitalización en esta materia, con el objetivo de favorecer la transparencia y la eficacia en la gestión pública.

Vamos a plantear una política de vivienda ambiciosa a una escala mayor y sostenible en el tiempo para recuperar lo antes posible el tiempo perdido. Esta nueva política de vivienda tiene que cimentarse sobre un conjunto de medidas, además del control de precios, en las que estamos trabajando. Vamos a reorientar los programas de ayudas del Plan Estatal de Vivienda; vamos a desarrollar dos planes estatales diferenciados, que en ambos casos recojan medidas de diferente alcance y con un marcado carácter social. De un lado, un plan de rehabilitación para promover la rehabilitación edificatoria, así como actuaciones de regeneración y renovación urbana y rural que sirva, además, como palanca para la creación de empleo. Y otro plan, de acceso a la vivienda, para promover el alquiler, la promoción de vivienda asequible en alquiler social y el fomento y mantenimiento del parque público de vivienda. A estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 8

planes se sumará el impulso a acciones que favorezcan la oferta de vivienda en alquiler asequible, como será el desarrollo del Plan 20 000 viviendas, buscando fórmulas de colaboración público-privadas mediante modelos de derechos de superficie o concesiones administrativas que fomenten la oferta de vivienda asequible y movilizándolo suelo público, empezando con los departamentos y organismos públicos de la Administración General del Estado.

En relación con los derechos, estamos trabajando por primera vez en la historia democrática de nuestro país en una ley de vivienda estatal que vamos a presentar este año y que contribuye a garantizar la igualdad de todos los españoles en su derecho a acceder a una vivienda digna y adecuada. El objetivo es regular aspectos tales como la provisión de viviendas por parte de los poderes públicos como un servicio público de interés general, el blindaje de la función social que debe cumplir la vivienda o establecer mecanismos para impedir la enajenación de los parques públicos de vivienda, evitando prácticas del pasado que no podemos permitirnos que vuelvan a repetirse. En esta misma dirección vamos a desarrollar actuaciones para obtener más información acerca del mercado de la vivienda en alquiler y de las características de la demanda para dotar de transparencia este mercado. Con tal fin vamos a presentar a finales del mes de marzo los resultados del sistema estatal de índices de referencia del precio del alquiler de vivienda, previsto en el Real Decreto-Ley 7/2019, de 1 de marzo, en el que hemos estado trabajando en los últimos meses, con un grupo de trabajo coordinado por el entonces Ministerio de Fomento. También vamos a desarrollar líneas de trabajo para establecer nuevas herramientas con el objeto de ofrecer más datos sobre el alquiler que permitan un seguimiento más preciso y actual del mercado sobre la base de la mejora y la digitalización de los procesos y de la información disponible por parte los diferentes agentes e instituciones, siendo esencial la colaboración entre los diferentes niveles de la Administración.

El derecho a una vivienda digna es un derecho nuclear del que se deriva el disfrute de otros derechos básicos. Lo grave es que un derecho crucial se haya gestionado meramente como un bien de mercado hasta convertirse en un problema transversal, un problema social cuya prevalencia amenaza los proyectos vitales de decenas de miles de jóvenes que no pueden independizarse ni formar una familia. El Real Decreto-Ley de medidas urgentes de 2019 revirtió la reforma de 2013 que disparó los precios de alquiler y está permitiendo estabilizar el mercado del alquiler, limitar las subidas de precios y reducir los lanzamientos. No queremos mirar hacia otro lado, no vamos estar ausentes en la protección del derecho a la vivienda. Mi responsabilidad es mirar a la gente —especialmente a los jóvenes— de cara y decirles que tengan esperanza porque este Gobierno no les va a dar la espalda. Un problema social extraordinario requiere de administraciones audaces que tomen medidas igualmente excepcionales. Por ello, les anuncio que antes del verano traeré a esta Cámara una iniciativa para permitir el control de precios del alquiler en aquellas zonas que hayan experimentado subidas desorbitadas. Vamos a plantear esta medida tras oír a todos los agentes, organizaciones sociales, administraciones públicas y también al sector privado. Se trata de una medida oportuna, ponderada, tasada, proporcional, en la que creo y defendiendo porque debo defender los derechos sociales que garantiza nuestra Constitución. Por último y para cerrar este bloque de intervención, este planteamiento estratégico hace pertinente la elaboración de una ley de arquitectura y calidad en el entorno construido. Esta ley elevará a rango legal la calidad de nuestros edificios y nuestras ciudades como base de la convivencia y de mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos. Sobre la base de esta iniciativa legislativa impulsaremos con mayor ambición el fomento y promoción de la arquitectura, el urbanismo y la calidad del entorno construido, poniendo también en marcha un museo nacional para la promoción y difusión de la arquitectura y el urbanismo español que vele por estos principios.

El segundo instrumento que nos permitirá articular la política del departamento será el que hemos denominado como Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada. La estrategia será el marco general para hacer avanzar las políticas de movilidad en la línea de reorientación que antes les comentaba. La estrategia parte de una concepción de la movilidad como un derecho de los ciudadanos y un elemento de cohesión social, de crecimiento económico y de competitividad y con principios claros entre los que quisiera destacar tres. En primer lugar, concebir la movilidad como una herramienta de la política económica general, ya que debe contribuir al crecimiento de la productividad, a la descarbonización y a la cohesión social. En segundo lugar, actualizar y reorientar las prioridades de inversión pública en materia de infraestructuras, priorizando seguridad, conservación, movilidad cotidiana, intermodalidad e introducción de tecnología y digitalización para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes. En tercer lugar, incluir principios de transición justa. Ni colectivos ni sectores productivos ni territorios pueden quedarse atrás. Los objetivos de la estrategia se complementarán con otras cuestiones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 9

transversales tales como la necesidad de gestionar la creciente despoblación del mundo rural, el fomento del turismo sostenible y el necesario impulso de una industria española asociada a la movilidad descarbonizada. Las políticas de movilidad tienen un carácter transversal ya que todas las administraciones territoriales —las del Estado, las autonómicas y las locales— tienen competencias en materia de movilidad. Por ello, la estrategia se concibe con un enfoque integrador de todas las acciones que desarrollan unas y otras mediante los oportunos instrumentos de coordinación y cooperación. Para dar respuesta a los retos del siglo XXI relativos a la movilidad y la agenda urbana, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana afronta el reto de su transformación interna. El cumplimiento de esta misión requiere ineludiblemente la adaptación de la cultura de la organización, tradicionalmente encaminada a dar respuesta a las necesidades de un ministerio constructor de infraestructuras, para convertirla en una organización interconectada y abierta que actúe de forma coordinada con los responsables de las restantes políticas sectoriales vinculadas a la movilidad y con las administraciones territoriales, bajo los principios de Gobierno abierto, transparencia, colaboración y participación pública.

Dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada uno de los puntos en los que estamos trabajando es en la elaboración de la ley de movilidad sostenible y financiación del transporte urbano. Queremos que esta ley establezca normas y procedimientos claros para seleccionar inversiones, fijar la financiación del transporte público, resolver las inconsistencias del modelo viario, profundizar en la normativa de seguridad, fijar principios y responsabilidad de colaboración entre administraciones y avanzar en la sostenibilidad financiera de las infraestructuras del transporte, entre otros aspectos claves para nuestro país. Pero es importante tomar conciencia del punto en el que nos encontramos, pues se han heredado una serie de compromisos planteados que solo en infraestructuras terrestres, viarias y ferroviarias, se acercan a los 60 000 millones de euros. Esto es lo que el ministerio tiene entre estudios informativos, proyectos, demandas varias, una cartera de solicitudes y de requerimientos por importe de 80 000 millones. Esta ley de movilidad ya la tienen algunos países de nuestro entorno, como Francia, y deberíamos tratar de encontrar un acuerdo muy amplio. Debería ser la lanzadera que permitiera que nuestro país transite desde sus políticas de infraestructuras y de transportes del siglo XX hacia una política de movilidad segura y sostenible, económica y medioambiental del siglo XXI. Hablamos ya en todo este tiempo de un pacto de Estado por la movilidad, lo hemos planteado en muchas ocasiones. Creo que es de interés para el conjunto de españoles y españolas y no vamos a dejar de esforzarnos en plantear este acuerdo con todas las fuerzas políticas.

Nos hemos propuesto también desarrollar los instrumentos de planificación pendientes de los distintos modos de transporte. En carreteras, el plan estratégico como el instrumento técnico y jurídico de la política sectorial de carreteras, en el que establecer las previsiones y objetivos a cumplir y las prioridades de actuación en relación con carreteras estatales, su mantenimiento, conservación y adaptación a los efectos del cambio climático, ya que, con ocasión de los últimos temporales, hemos visto la necesidad de adaptar todas nuestras infraestructuras. En ferrocarriles, la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias está destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad. En los puertos, el nuevo marco estratégico sentará las bases para ajustarse mejor a las necesidades de los sectores de actividad económica del área de influencia y ofrecerá una oferta más apropiada a los intereses de las personas y empresas decididas a utilizar el modo marítimo. En aeropuertos, el nuevo DORA 2022-2026 establecerá para el nuevo periodo las condiciones mínimas necesarias para garantizar la flexibilidad, suficiencia y de unidad de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios básicos de la red. En navegación aérea el nuevo Plan de vuelo 2025 de Enaire contendrá las claves que permitan adaptarse a la transformación europea del sector con el cielo único europeo, mejorar los servicios prestados y aumentar el posicionamiento internacional.

Seguiremos trabajando, además, en el proceso de liberalización ferroviaria, donde debemos estar satisfechos por la alta participación para optar a los paquetes definidos en la oferta de capacidad. De esta forma, una vez concluido el proceso de adjudicación de capacidad marco, a partir del 14 de diciembre de 2020, tres empresas, a través de tres paquetes de capacidad, podrán comenzar a operar en los corredores Madrid-Barcelona, Madrid-Levante y Madrid sur, en los que se ha ofrecido un incremento de capacidad del 65 % sobre la oferta comercial actual. El éxito de este proceso es el camino para rentabilizar unas infraestructuras hasta ahora infrutilizadas al tiempo que beneficiará al usuario, ya que podrá acceder a más y mejores servicios y a unos precios más bajos.

También en materia ferroviaria he de dar importancia a los servicios de cercanías como elemento esencial en el sistema de transporte colectivo. Impulsaremos el nuevo Plan de Cercanías 2020-2025, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 10

integre y optimice los planes que ya están en ejecución. El último objetivo es el de reducir el número de incidencias e incrementar así la calidad percibida por los usuarios. De hecho, me gustaría destacar que poner al ciudadano en el centro del plan de cercanías va a suponer un importante cambio de enfoque. Debemos hacer de los servicios de cercanías una oferta de transporte atractiva, que los usuarios tengan un incentivo real para dejar el coche privado y para ello no se trata de prometer inversiones de miles de millones de euros que nunca llegan. Por eso vamos a basar el plan en cuatro objetivos. El primero es mejorar la puntualidad, la fiabilidad de la información en tiempo real; el segundo es disponer de servicios para cada vez más personas; el tercero es accesibilidad y calidad de servicio y el cuarto es facilitar la movilidad antes y después del viaje.

Otro importante hito en la legislación que comienza será la adaptación a la nueva regulación del paquete de movilidad de la Unión Europea. Este nuevo paquete regulatorio es muy relevante para el sector del transporte por carretera, tanto en España como en el resto de la Unión Europea en los próximos años, puesto que modificará algunas de las normas básicas en los tiempos de conducción y descanso, la obligatoriedad del tacógrafo digital para todos los vehículos de transporte, los requisitos de acceso a la profesión tanto para el transporte ligero como para el transporte pesado, la regulación del cabotaje, las reglas aplicables a los conductores desplazados y el control de las empresas buzón, entre otras. Actualmente, se ha alcanzado un acuerdo provisional y está en la fase final de aprobación. Por tanto, tendremos que adaptar la normativa española, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, a los cambios que se produzcan en el ámbito europeo.

Por lo que se refiere a la seguridad, tenemos el convencimiento de que nuestras infraestructuras son seguras, como les decía al principio, pero debemos ser críticos para su mejora. Por eso, el pasado año presentamos a principios de febrero ante el Consejo de Ministros un informe exhaustivo que abarcaba la seguridad del transporte e infraestructuras, el mantenimiento y la afección del cambio climático, entre otros aspectos relevantes. Debemos continuar desarrollando los ejes estratégicos de este plan de acción para la mejora de la seguridad, integrándolos dentro de nuestra estrategia de movilidad, como ya he comentado.

También acabamos de poner en marcha el anteproyecto de ley de creación de una autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes —ferroviarios, marítimos y de aviación civil—, que vamos a presentar a esta Cámara. Con este texto queremos dar cumplimiento a uno de los puntos que contenía el informe al que antes me he referido, transformando las comisiones de investigación técnicas de accidentes actualmente existentes. Como saben, hasta ahora hay una por cada modo de transporte y la idea sería tener una sola y dotarla de mayor independencia, lo que equivale también a dotarla de mayores recursos para que tenga esta independencia.

En materia de cambio climático, vamos a trabajar con el objetivo de alcanzar una movilidad de bajas emisiones y reducir su contaminación atmosférica y acústica. No olvidemos que actualmente el sector transporte es el responsable de más de un cuarto de las emisiones totales de gases de efecto invernadero y es la principal causa de contaminación atmosférica en los núcleos urbanos en Europa. Vamos a acometer una apuesta decidida por el impulso de la transformación digital como instrumento imprescindible para la creación de una cultura de los datos y el conocimiento, así como para poner en marcha los procedimientos de coordinación de administraciones y agentes imprescindibles para el éxito de las políticas enumeradas hasta ahora. Así, tenemos el Plan de Transformación Digital. El plan viene a definir el marco de actuaciones en materia de tecnologías de la información y las comunicaciones del ministerio para la modernización, la eficacia y la calidad en la prestación de los servicios públicos que tiene encomendada la Administración, pero este plan no solo pretende eliminar definitivamente el papel en la tramitación, sino que alcanza cuestiones como la relación digital con ciudadanos y empresas, la digitalización de procedimientos, la infraestructura y seguridad de la información, la comunicación con el ciudadano o el puesto de trabajo digital, el análisis de dato y la reutilización de la información, así como el impulso de los servicios digitales de los distintos sectores donde interviene el ministerio.

Una vez vistos estos objetivos generales, quisiera repasar muy brevemente objetivos particulares en algunos de los sectores de actividad del departamento. Comenzando por las carreteras, los pilares básicos en los que basaremos la actividad son la seguridad, la sostenibilidad, la adaptación a los efectos del cambio climático, la innovación, la equidad, la cohesión territorial y la coordinación con otras administraciones, con el objetivo de ofrecer un servicio de calidad a los ciudadanos. Uniendo sostenibilidad e innovación, como avancé hace unos días, hoy mismo hemos aprobado la normativa necesaria para impulsar la implantación de electrolineras y cargadores para los vehículos de propulsión eléctrica por toda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 11

España. Asimismo, seguiremos trabajando en la ejecución de las obras ya iniciadas, así como en las actuaciones en fase de estudio y proyecto, priorizando la atención a la conservación y el mantenimiento de la infraestructura, así como la culminación de aquellos corredores fundamentales dentro de las necesidades de movilidad de los ciudadanos. En cuestión de seguridad, también nos preocupa específicamente la conservación de carreteras, pues debemos acometer actuaciones para hacer frente a la caída de la inversión en estos últimos años. Añadido a lo anterior, es importante destacar el esfuerzo inversor necesario en la adecuación de los sistemas de seguridad y de las infraestructuras de los túneles. En virtud del cumplimiento de la normativa comunitaria, necesitan de una fuerte inversión en los próximos años. Además, se está produciendo de forma escalonada al análisis del estado de puentes y viaductos, al objeto de mantenerlos en condiciones óptimas.

Para finalizar este bloque, seguiremos explorando aquellas fórmulas de colaboración con el sector privado mediante contratos de concesión que permitan abordar actuaciones prioritarias, pero siempre salvaguardando la viabilidad futura de estas fórmulas. Se mantiene una estrecha cooperación con el Ministerio de Hacienda y con la Unión Europea para que el formato que adopten en las iniciativas que se impulsen mediante el sistema concesional, el conocido PIC, el Plan de Inversión en Carreteras, no entre en conflicto con la estabilidad presupuestaria y sea por tanto una herramienta eficaz de financiación de las infraestructuras viarias necesarias para completar la red de transporte sostenible en España. En el caso de las infraestructuras ferroviarias, análogamente a lo que sucede en el caso de las carreteras, la seguridad será uno de los pilares básicos, por lo que priorizaremos su conservación y adaptación a los efectos del cambio climático. Un óptimo mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, dotando con fondos suficientes para su fin, es clave para mantener unas condiciones de explotación adecuadas a la red y aumentar su cuota modal tanto en viajeros como en mercancías. También en esta misma línea impulsaremos la supresión de bloqueos telefónicos, la mejora de cruces de vías, la implantación del ASFA digital, la supresión de pasos a nivel y la educación en seguridad ferroviaria de los usuarios de todas las edades.

Otra cuestión importante es continuar acometiendo las mejoras de accesibilidad de las estaciones, porque no entendemos la movilidad si no es inclusiva y universal. En torno a un 85 % del total de los viajeros ya transitan por estaciones accesibles, pero es necesario continuar avanzando con ese 15 % restante, actuaciones que en muchos casos son de gran complejidad. En el caso de las infraestructuras ferroviarias, prestaremos especial atención a las mercancías, donde el ferrocarril se caracteriza por su alta capacidad, seguridad y menor impacto ambiental que otros modos de transporte. Se trata de canalizar, a través de los corredores ferroviarios y de las autopistas ferroviarias, parte del transporte de mercancías desde la carretera hacia este modelo mucho más sostenible. Para ello, estamos analizando fórmulas con las que integrar correctamente los costes ambientales de los distintos modelos actuales, a fin de favorecer la intermodalidad y potenciar un uso más eficiente energéticamente. Asimismo, tenemos varias actuaciones en marcha de carácter organizativo, tales como el convenio programa entre el ministerio y ADIF, que no ha llegado a materializarse por la situación que hemos tenido del Gobierno en funciones; actuaciones encaminadas a garantizar la sostenibilidad financiera de ADIF Alta Velocidad y una revisión del modelo de negocio, en el sentido de que los cánones se desvinculen de los Presupuestos Generales del Estado, de forma que su fijación no dependa de circunstancias externas y así puedan convertirse en una herramienta de gestión efectiva en un entorno de mercado ya liberalizado. También hemos querido reforzar la estructura del ministerio en materia ferroviaria, con el fin de hacer frente tanto a los desafíos del futuro que han surgido en el contexto del espacio ferroviario único europeo, como son el nuevo proceso de liberalización del transporte ferroviario de viajeros y la adaptación al cuarto paquete ferroviario, como también los que supone el marco de la nueva política de transportes y movilidad del departamento. Por ello, hemos creado una nueva Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, que dota de una nueva herramienta con la que afrontar estos retos.

En el caso de los servicios ferroviarios, hemos puesto en marcha el Plan Estratégico de Renfe 2019-2023-2028, que es un auténtico plan de transformación para adaptarnos a los tres grandes retos de los próximos años: la mejora de la calidad en cercanías y media distancia, competir en el mercado de transportes de viajeros y pasar de tractorista a logista en el mercado de transporte de mercancías. Entre los elementos más relevantes que se encuentran dentro del plan estratégico están la implantación de la nueva plataforma de movilidad, con el objetivo de aportar al cliente una solución de primera y última milla, para organizar su viaje de principio a fin, a través de un pago único sin salir de la aplicación, y la internalización de la compañía; en los últimos días hemos tenido el contrato de Renfe en la línea privada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 12

de alta velocidad de Estados Unidos entre Houston y Dallas, un contrato de cerca de 6000 millones de dólares.

Otro importante aspecto en el que seguiremos trabajando es la renovación del material rodante. Hemos hecho una importante licitación en el pasado año para comprar material rodante por un valor superior a los 3000 millones de euros, que permitirá renovar, aproximadamente, un 50% del material rodante dedicado al servicio público; entrará a lo largo de la legislatura en la medida en que se vaya adjudicando y construyendo este material. También comenzaremos en breve plazo a prestar los nuevos servicios AVLO, en concreto tras la venta en la web, el pasado 27 de enero, el inicio del servicio en el corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona, que será el 6 de abril, con tres frecuencias diarias por sentido, y se ampliará a cuatro antes del verano y a una quinta cuando acabe el verano. Este nuevo producto de alta velocidad trata de captar al viajero que no viaja en tren por motivo de precio, el viajero que hoy está viajando por carretera, ya sea en autobús, en coche compartido o en su propio vehículo, o en el caso de las familias. Para hacernos una idea de la atracción que ha supuesto esta oferta, entre el 6 y el 12 de febrero, la primera semana que estuvieron disponibles los billetes, se vendieron más de 127 000 billetes entre el 6 de abril y 31 de agosto, cerca del 25% de los billetes disponibles; en definitiva, una importante receptividad.

Por último, y en lo que respecta a Renfe, en junio vamos a poner en marcha la nueva página web, dado que la actual se mantiene considerablemente igual a la que se hizo en 2008. Tenemos muchas quejas sobre ella y, por tanto, somos conscientes de que la web actual no está a la altura de lo que los ciudadanos nos están pidiendo ni tampoco de lo que nosotros podemos y debemos ofrecer. Por ello, vamos a solucionarlo, y nuestro objetivo es el de mejorar la experiencia del viajero que accede a la web para consultar sobre un viaje o comprar un billete, así también como extender la antelación de la compra de billetes hasta un año.

En el ámbito portuario vamos a llevar a cabo dos importantes mejoras: por un lado, la adaptación al Reglamento europeo de servicios portuarios y, por otro lado, también verá la luz el Reglamento de explotación y policía de los puertos de interés general. Dentro de la nueva economía verde estamos implantando el Proyecto OPS Master Plan de Puertos del Estado para dotar de suministro eléctrico a los buques atracados, evitando emisiones al apagar sus motores auxiliares. Asimismo, en relación con la nueva economía 4.0, desplegada sobre espacios ciberfísicos de alcance global, estamos experimentando un periodo de gran dinamismo, donde los puertos empiezan a ser reconocidos por su gran potencial concentrador y, a la vez, irradiador de servicios y datos a lo largo de las cadenas y redes logísticas. Precisamente, uno de los retos más importantes que se presentan en el sector portuario es la disrupción tecnológica, particularmente en materia de digitalización de procesos. Para ello vamos a lanzar en breve la primera convocatoria oficial del Fondo Puertos 4.0, cuyo objetivo principal es provocar un salto modernizador de gran calado en las actuales pautas de desarrollo y funcionamiento de los puertos españoles, de forma que contribuya a lograr los nuevos retos que tenemos por delante de manera eficiente, sostenible, segura y a través de la digitalización. También en este sentido el sistema portuario participa en la iniciativa Simple del ministerio, que consiste en una plataforma para el intercambio de datos entre operadores de los diferentes modos de transporte y la Administración. Durante el primer trimestre de este año vamos a licitar este proyecto. Continuaremos mejorando las conexiones ferroviarias y viarias a nuestros puertos, con una cofinanciación con cargo al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria en esta legislatura, por importe de 437 millones de euros.

Para finalizar las cuestiones portuarias quiero recordar el papel esencial que se desarrolla desde la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar, en relación con su labor de salvamento de la vida humana en la mar, la lucha contra la contaminación del medio marino y la prestación de servicios de ayudas al tráfico marítimo. En esta línea, el pasado mes de diciembre se aprobó el nuevo plan de acción que determina las líneas estratégicas en torno a las cuales se volverá a la actividad de salvamento marítimo en el periodo 2019-2021 y que se articulan en tres ejes: prestación de un servicio competitivo, apuesta por la digitalización y la innovación y garantizar un desarrollo sostenible del medio ambiente marino a través de la descarbonización y otras medidas preventivas y de respuesta, que recoge un importante esfuerzo inversor en el sistema para la modernización de medios.

En materia de aeropuertos —voy terminando, para darles alguna esperanza— (**risas**), para afrontar los retos futuros el objetivo de AENA será consolidar el fuerte crecimiento que ha experimentado en los últimos años, tanto de la actividad aeronáutica como de la actividad comercial sostenible, e impulsar nuevas líneas generadoras de valor, avanzando en el desarrollo e implantación de las siguientes líneas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 13

de actuación estratégicas, que van a merecer nuestra atención en esta legislatura. En materia de sostenibilidad, se priorizarán aspectos como la reducción de la huella de carbono, la minimización del impacto acústico, la eficiencia energética, el uso de energías renovables y la protección de la biodiversidad. En concreto, en el ámbito de la mitigación de los efectos del cambio climático, los aeropuertos de la red AENA se encuentran entre los doscientos aeropuertos comprometidos para alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de CO₂ en 2050, cumpliendo con ello la resolución de emisiones de carbono bajo su control. El desarrollo del plan fotovoltaico de AENA en el año 2026 va a permitir alcanzar el 70 % de autoabastecimiento energético a partir de energía solar, evitando la emisión de 167 000 toneladas de CO₂ a la atmósfera cada año. Impulsar el uso de nuevos combustibles menos contaminantes en el sector, como, por ejemplo, combustibles de aviación sostenibles, equipos eléctricos para operaciones de rampa u otros como el hidrógeno. En lo que respecta a la gestión del ruido, continuaremos con los planes de aislamiento acústico, mediante actuaciones de insonorización en edificaciones situadas en las proximidades de aeropuertos para minimizar las molestias ocasionadas por las aeronaves, dentro de los límites establecidos por la normativa vigente. Y en lo que se refiere al fomento de la intermodalidad, desarrollaremos planes de movilidad en diversos aeropuertos en colaboración con diversos grupos de interés, que integren las infraestructuras de acceso y transporte de las ciudades, facilitando las mejores y más sostenibles combinaciones para acceder a los aeropuertos, fomentando con ello la intermodalidad. Por otro lado, la innovación y el uso de la tecnología serían las herramientas que permiten a los aeropuertos y al transporte aéreo en general afrontar los retos en los próximos años, como son la mejora de la capacidad y de la calidad del servicio prestado a los pasajeros. El proyecto más relevante al respecto es el denominado aeropuerto AENA 4.0. Este programa busca mejorar la experiencia del pasajero mediante distintas líneas de actuación, en las cuales se implementarán las últimas tecnologías en línea con las tendencias de la sociedad. Otra línea de trabajo en materia de innovación es la consistente en drones, digitalización de la carga, torres remotas y transformación de los procesos internos.

Para finalizar este repaso por áreas de actividad, en el caso de la navegación aérea, quiero señalar que Enaire afrontará cinco retos principales: facilitar la movilidad aérea con los más altos niveles de seguridad, contribuyendo a mejorar la calidad de los servicios, la eficiencia y la sostenibilidad medioambiental; impulsar la implantación efectiva del cielo único digital europeo; aumentar la competitividad y convertirse en un operador global de servicios de navegación aérea, algo imprescindible en el contexto de profunda transformación del sector de la navegación aérea europea en el que nos encontramos; internacionalización y posicionamiento en un nuevo entorno global del sector, lo que va a permitir a Enaire mantener el control sobre los servicios de navegación aérea de interés general y de seguridad para España; promover el desarrollo del sector de los drones, adelantándose a sus necesidades y garantizando su integración segura y eficiente en el espacio aéreo, así como proveyendo de servicios especiales; y por último, seguir acometiendo la transformación cultural y la modernización de la empresa. Para ello, la principal herramienta de trabajo será el nuevo Plan estratégico 2020-2025, el conocido como Plan de Vuelo 2025, al que ya me he referido antes. Por cierto, a principios de marzo vamos a acoger una vez más en Madrid el principal congreso mundial de navegación aérea y gestión del tráfico aéreo.

Para acabar, quiero señalar algunas otras medidas transversales que tienen que ver con el ámbito postal. Durante el año 2019 se ha estado trabajando con los servicios de la Comisión Europea sobre el Plan de Prestación del Servicio Postal Universal, completando y aclarando todas las cuestiones que se fueron suscitando, particularmente las que se refieren a metodologías de cálculo del coste neto y a la financiación del Servicio Postal Universal. La complejidad técnica de esta metodología y los múltiples enfoques que permiten las directrices establecidas en la directiva postal para la determinación del coste neto del servicio han dilatado este periodo de análisis más de lo que preveíamos inicialmente, pero el pasado mes de diciembre ya se ha completado la fase de intercambio de información y puntos de vista y, previsiblemente, en este primer trimestre del año, el Colegio de Comisarios de la Unión Europea emitirá ya su dictamen sobre la propuesta española del plan de presentación y, por tanto, de financiación del Servicio Postal Universal. Por lo tanto, una vez que hayamos recibido el visto bueno de Bruselas podremos llevar al Consejo de Ministros para su aprobación —esperamos que sea en los próximos meses, como digo— el Plan de Prestación del Servicio Postal Universal para poder suscribir finalmente el contrato regulador.

También este año se cumple el 150.º aniversario de la creación del Instituto Geográfico Nacional, con motivo del cual vamos a realizar a lo largo del año una serie de actos conmemorativos destinados a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 14

reforzar el conocimiento por la sociedad de la labor de esta institución, que desarrolla un gran trabajo, que, sin embargo, es ciertamente desconocido.

Permítanme que destaque alguna cuestión, como el refuerzo y ampliación de las capacidades del Centro de Desarrollo Tecnológico del Observatorio Espacial de Yebes o la ampliación de las redes de vigilancia sísmica y volcánica y la puesta en marcha del sistema de alerta de tsunamis. Finalmente, quisiera destacar la participación del ministerio en los programas de la Unión Europea relacionados con los sistemas de navegación por satélite Galileo, Egnos y Copernicus.

Voy a concluir ya. En el turno de sus intervenciones me ajustaré más a su interés, pero quisiera terminar casi como empecé, planteando nuestros objetivos, que, básica y resumidamente, consisten en la apuesta por la movilidad sostenible —como les he venido diciendo— como un derecho, como un elemento de cohesión social, como un motor de crecimiento económico, lo cual implica un cambio en el paradigma de la infraestructura hacia el usuario del transporte; la insistencia en la seguridad de las infraestructuras de transporte; la adaptación al cambio climático; la transparencia; la digitalización en el transporte; la movilidad; una política de vivienda ambiciosa —tenemos que intentar garantizar el acceso a la misma como un derecho que claramente plantean nuestro ordenamiento jurídico y la Constitución española— y, desde luego, la promoción del desarrollo territorial y urbano sostenible. En definitiva, este es un ministerio que tiene una gran responsabilidad con este país, con la cohesión social, la vertebración territorial y el crecimiento económico. Son funciones, en definitiva, que espero que podamos poner en marcha o intentarlo —si lo conseguimos, mejor— y espero para ello contar con la colaboración de todos ustedes.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Ábalos Meco.

Pasamos ahora al turno de las intervenciones de los grupos, en el que cada grupo tendrá un tiempo de quince minutos. Antes de comenzar, les ruego que se ciñan al tiempo, que —insisto— es un tiempo límite de quince minutos. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto, que va a repartir su tiempo entre don Isidro Martínez Oblanca y don Pedro Quevedo Iturbe.

Tiene la palabra, en primer lugar, el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenas tardes a todos. Muchas gracias, señor Ábalos.

Permítame que le diga que se está convirtiendo usted en un político perfectamente previsible; ya no nos da el pego. Como el tiempo es oro y yo lo utilizo gracias a la generosidad de mi colega del Grupo Mixto, el señor Quevedo, voy a ir directamente al grano.

Comienzo sin rodeos y reclamo de usted que no se condene a Asturias y a los asturianos a ser un gueto ferroviario y a tener un tren de baja velocidad en lugar del AVE. En Foro, además de que nos parece inaceptable que en el corredor norte-noroeste no se apliquen los requerimientos europeos para la alta velocidad, nos resulta una tomadura de pelo que en la línea Madrid-Asturias se diga desde ADIF que tendremos el mismo tratamiento que en el resto de corredores ferroviarios ya en servicio, cuando los tramos Valladolid-León, León-La Robla y La Robla-Pola de Lena, es decir, la variante de Pajares, cuyos túneles llevan calados desde hace once años, no reúnen las características de la alta velocidad, a lo que se añade ahora que el ferrocarril del siglo XXI no va a llegar tampoco a las tres grandes ciudades de Asturias: Oviedo, Gijón y Avilés. Esta es la última y reciente aportación del Gobierno de Pedro Sánchez a la modernización del ferrocarril en Asturias; y el fondo de saco de León, sin resolver, penalizando en casi media hora el trayecto desde Asturias hacia Madrid. Y, de plazos para la variante de Pajares, qué decir. Se nos ha dicho estos días que entrará en pruebas en el año 2021, pero, señor Ábalos, despéjenos la incógnita: ¿Cuándo entrará en servicio? Le recuerdo que siendo presidente el señor Rodríguez Zapatero comprometió la llegada a Oviedo en 2010; no a Lena, no, a Oviedo.

Sin salir del ámbito ferroviario, pero sin olvidar otras asignaturas pendientes en Asturias, como son los enlaces viarios de nuestros puertos, la autopista del mar con Francia y el aeropuerto con pocos vuelos, menos compañías y billetes carísimos, le pregunto también por el lamentable servicio de cercanías. Ha señalado usted en su comparecencia que pretende impulsar un nuevo plan 2020-2025 con una serie de objetivos. Yo le traduzco ese plan en el caso de Asturias: nos han hurtado ustedes el plan consensuado por el Gobierno socialista del Principado con el Gobierno del Partido Popular y nos han devuelto a la casilla de salida. Hemos perdido dos años como mínimo y nos pega usted hoy el cambiazo. Un Gobierno de su partido y el Gobierno central del Partido Popular firmaron un plan de 600 millones de euros solo para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 15

Asturias y ahora nos pega usted el cambiazo con este nuevo plan que nos ha anunciado esta tarde. Vuelta a la casilla de salida y para mucho peor.

Hemos perdido, insisto, dos años, pero mucho peor lo tienen en Gijón con su plan de vías, otro de los grandes capítulos ferroviarios dignos de la *Historia interminable*. Le recuerdo que en 2019 hubo un acuerdo unánime del ayuntamiento sobre la ubicación de la estación intermodal al que se sumó también el Principado, que es el competente en materia de transporte de viajeros por carretera. Tras bastante remoloneo, su ministerio tiene ya que avanzar en el desarrollo de este plan de integración del ferrocarril en Gijón que data de 2002, hace ya dieciocho años, porque de él depende que la población más numerosa de Asturias disponga del túnel de metrotrén con sus nuevas estaciones subterráneas —tres— para ganar centralidad y aproximar el tren a los ciudadanos como es necesario en una sociedad moderna. Como en 2007, ustedes han vuelto a sacar el señuelo de Cabueñes para mantener abandonado y sin servicio un trayecto subterráneo ya construido, inversión realizada de casi 4 kilómetros y desaprovechada por el Gobierno de España.

En materia de infraestructuras viarias es urgente que se finalicen y se pongan en servicio los tramos completos Cornellana-Salas y Salas-La Espina, en la autovía A-63, denominada del suroccidente, y, por favor, exijan ustedes a sus homólogos del Principado que asuman su competencia y le den continuidad hacia León. Asimismo, quiero señalar que Oviedo continúa siendo la única capital de provincia española sin ronda de circunvalación. Por tanto, necesita una ronda norte para completar y prolongar la insuficiente ronda sur.

De los enlaces viarios a nuestros puertos baste decir que en el de El Musel hay un convenio firmado nada más y nada menos que en el año 2005. Cúmplase, por favor.

Concluyo, porque mi tiempo se agota, subrayando que, efectivamente, un ministerio como el suyo es vital para España, pero singularmente para Asturias, una comunidad en la que sistemáticamente los grandes avances en infraestructuras han llegado siempre muy tarde, cuando han llegado.

Muchas Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Quevedo.

El señor **QUEVEDO ITURBE**: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor ministro, bienvenido a esta Comisión.

Iba a comenzar diciéndole que había tenido usted una intervención exhaustiva, imposible de abordar en su totalidad, pero me he equivocado, le quedaba más. Ha sido una intervención francamente amplia, con una línea de trabajo general que tenemos que compartir. Si de lo que se habla es de la necesidad de potenciar la movilidad, entendida como un derecho, y además vincularla a la sostenibilidad, a los criterios de cohesión territorial, de justicia social y de transición ecológica, tenemos que estar de acuerdo. Lo mismo si se resalta la cuestión de la vivienda en la línea que se ha planteado: uno de los dramas que en este momento sufre el Estado español —no tengo ninguna duda—, que cercena los objetivos razonables de vida, sobre todo de la gente más joven, y amarga la vejez de aquella gente que ha vivido de alquiler toda su vida y no puede resistir los incrementos de precio. Estos son dramas que vivimos todos los días y está muy bien que se planteen las cosas como se han planteado.

También quiero hablar de la emergencia climática. Estos son los tres temas a los que me voy a referir y con los que no podemos estar más de acuerdo. Este fin de semana pasado hemos tenido en Canarias un buen ejemplo de lo que pasa cuando a la madre naturaleza le da por hacer coincidir unos cuantos fenómenos y nos coloca en una situación de absoluta preocupación y dramatismo como la que hemos sufrido, y me refiero al aislamiento, porque es lo que básicamente les pasa a las islas cuando les ocurren estas cosas, que se aíslan más.

Se imaginará que le voy a hablar del 75%. Ya he visto que usted lo ha colocado hábilmente al principio, haciendo alguna afirmación que podríamos discutir, como si era aplicable o no o sobre si hubo o no que hacerlo. Como puede suponer, yo tengo que hablar de mi libro y soy un diputado canario, que representa a un territorio que tiene mucho, mucho que decir cuando hablamos de la conectividad y del derecho a la movilidad de la ciudadanía, por la sencilla razón de que no solo somos un territorio archipelágico, sino que somos el territorio archipelágico más alejado, hasta el punto de que solo hay una solución al hablar de la conectividad; lo de las cercanías, es otro tema. Es evidente que las relaciones de Canarias con el resto del Estado y también entre los propios territorios insulares están condicionadas a una sola opción, que es el transporte aéreo. Por ese motivo en su día planteamos la cuestión del 75%. Tengo que recordar que esta decisión se llevó a cabo en dos etapas. En el año 2017, se llevó a cabo el 75% de la movilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 16

interinsular, que se aplica también en Baleares. Estuvimos encantados de colaborar con un archipiélago no hermano del todo, porque no estamos en el mismo mar, pero en el que sí tuvo una repercusión tremenda de la que nos sentimos orgullosos. Esa cuestión no ha generado un solo problema. La aplicación del 75% ha funcionado perfectamente en Canarias en los vuelos interinsulares. La razón es que existe una obligación de servicio público y se ha demostrado que, cuando hay una obligación de servicio público, no se vulnera la competencia. Hay un operador más de los que había después de la aplicación de esta medida en Canarias. Esta es una idea muy importante, porque se suele decir que, si se da la obligación de servicio público, lo que ocurre es que desaparece la competencia. Esto no solo no es cierto, sino que es justamente lo contrario. En el año 2018, defendimos la cuestión del 75%, que afectaba también a Ceuta y Melilla, igual que a Baleares y Canarias, en los vuelos de conexión con el resto del Estado. Como sabe usted muy bien —me consta, porque ya tuvimos ocasión de hablar de esto no en la legislatura pasada, sino en la otra—, ya señalamos la necesidad de intervenir sobre esta cuestión. No tengo ninguna duda de que compartimos que es necesario vigilar la aplicación de esta medida, por la sencilla razón de que puede ocurrir que una medida que a todas luces debería favorecer claramente a quien afecta, que en este caso serían los residentes en Canarias, sean canarios o no, puede perjudicar enormemente a los propios canarios en determinados momentos, por determinadas posiciones de dominio de las compañías aéreas, y, por supuesto, a aquellas personas del resto del Estado que nos quieren visitar. Esto es muy importante para Canarias y muy importante para aquellos llamados canarios sin alas, que son aquellos que viven, por ejemplo, en Madrid, que hay muchísimos, y se encuentran con que el castigo por no ser residentes ha supuesto lo que ha supuesto. Sé que no es el momento, pero tengo que volver a insistir en la necesidad de vigilar la evolución de los precios en la conectividad aérea, la necesidad de instar a la Unión Europea para que exista la posibilidad de establecer una obligación de servicio público abierta como única forma real de evitar abusos en esta cuestión.

Sobre la emergencia climática, solo tengo que decirle —como seguro que le consta— que el Gobierno de Canarias ha declarado la emergencia climática en Canarias hace ya unos meses. No vamos a tener la exclusiva de los problemas vinculados con la emergencia climática —todos los compatriotas del Mediterráneo han tenido bastante en estos pasados meses como para que nosotros nos adjudiquemos la exclusiva—, pero es evidente que los territorios insulares tienen singularidades. Me gustaría conocer la opinión del ministro sobre cuáles deben ser las formas de cooperación entre el Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado, a través básicamente de su departamento, en relación con la necesidad de actuar sobre la emergencia climática y sus singularidades en Canarias.

La cuestión de la vivienda es un drama. Es difícil describir algo que esté dañando más la cohesión social que la vivienda y el empleo. Me ha llamado la atención que no haya hablado usted sobre la vivienda vacacional y el efecto que tiene sobre la disponibilidad de viviendas de alquiler en el mercado. No será yo el que diga que es ilegítimo que se produzca un fenómeno de alquiler vacacional, pero sí es evidente que tiene que ser regulado, porque cuando ese fenómeno no está regulado, las consecuencias están bien claras: una disminución objetiva del mercado de viviendas. Y del mercado de viviendas público ni le cuento, porque en Canarias hace diez años que no se construye una vivienda pública. Hay un nuevo Gobierno que creo que va a actuar en esa dirección con contundencia, pero es evidente que los efectos perniciosos de una evolución desaforada y desregulada de la cuestión del alquiler vacacional han provocado un daño gigantesco fundamentalmente sobre los jóvenes, sobre los mayores que llevaban toda la vida en alquiler y se han encontrado con alguna sorpresa y han acabado desahuciados de su vivienda de toda la vida y sobre el sector profesional de la hostelería, que al final es el que está arriesgando de verdad en ese mercado. A nosotros nos preocupa esto hasta tal punto que en el reciente Régimen Económico y Fiscal que aprobamos de forma conjunta prácticamente todos los grupos que están aquí y que estaban en ese momento se prohíbe la construcción específica de nuevas edificaciones para ser utilizadas como alquiler vacacional, porque el alquiler vacacional es un concepto que no está relacionado con un hotel chiquitito o sin las regulaciones de los grandes, es otra cosa, y no es eso en lo que se está convirtiendo. Sé que la responsabilidad de las corporaciones locales y de los Gobiernos autonómicos es alta en ese tema, pero me gustaría saber cuál es la opinión de su ministerio sobre este fenómeno y su vinculación con la necesidad de regular los abusos que se están produciendo en los precios de la vivienda en alquiler. Doy por supuesto que va a haber una cooperación clara en este caso entre el Gobierno de Canarias y el departamento que usted dirige en relación con el urgentísimo desarrollo de las viviendas de protección pública. ¿Se me ha acabado el tiempo, verdad?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 17

El señor **PRESIDENTE**: Le quedan treinta segundos.

El señor **QUEVEDO ITURBE**: ¿Puedo seguir? Impresionante.

Pues nada, muchísimas gracias. Decirle que el problema de una intervención como la suya, señor ministro, es que se queda uno diciendo: ¿y si hablo ahora de la estiba, sobre lo que también podríamos hablar un rato? Solamente quiero decirle que cuando tratamos de defender la singularidad de Canarias no estamos tratando de defender privilegios ni tratos de favor, solo tratamos de significar que muchas de las políticas que ustedes han desarrollado y que a mí me parecen excelentes sencillamente no sirven en Canarias porque no tienen nada que ver con nuestra realidad, lo cual no quiere decir que estén mal, quiere decir que tenemos que hablar de otra manera.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Buenas tardes y muchas gracias por su exposición. Los temas son muy generales, así que voy a abordar también asuntos que son generales y voy a dejar los de mi libro, las cosas más concretas, para otros días.

Ha empezado usted con el tema de la ciudad sostenible y la agenda urbana. Echo en falta un diagnóstico de qué es lo que nos está ocurriendo con la crisis urbana, desde residuos a falta de sostenibilidad urbana, elementos que tenemos que introducir ya en la planificación. Por ponerle un ejemplo, ya que he citado el tema de los residuos, hoy uno de los grandes problemas que tenemos en las ciudades es precisamente la gestión de los residuos urbanos, que tenemos que encarar conjuntamente con medioambiente. Y la crisis no solamente es en el transporte o en la vivienda. Usted hablaba por ejemplo del tema de la supermanzana, la distancia de los 500 metros, haciéndola más peatonalizable, haciendo más densa la ciudad, creo que va por ahí. A eso también hay que darle una respuesta en la planificación con respecto a los grandes problemas que tenemos de equipamientos y demás de los ayuntamientos.

En cuanto a vivienda, estamos hablando algo de promoción pública y del tema del alquiler, pero el gran problema de la vivienda es que es el nicho de la especulación. Por tanto, aquí hay que hacer un diagnóstico de por qué se está produciendo ese nicho y qué elementos tenemos. Tendríamos que revisar la Ley del suelo desde esa perspectiva de cómo se puede introducir y facilitar la intervención pública. Eso nos está condicionando las leyes de las comunidades autónomas, en las que no podemos llevar adelante elementos facilitadores de la intervención pública en vivienda. En cuanto al alquiler, hay que afrontar un tema: la crisis económica ha dado lugar a que los fondos buitres hayan comprado empresas inmobiliarias que llevaban adelante proyectos de alquileres. Están venciendo los plazos de cesión de suelo público —no se previó suficientemente su tiempo por parte de muchos ayuntamientos—, han vencido los plazos de la protección pública y están comprando esas promociones, esos grandes parques de vivienda pública y van a echar a parte de sus inquilinos. Ahí tenemos un problema urgente al que hay que responder a corto plazo: viviendas que ya tienen veinte años y en las que ha terminado la cesión de suelo y, por tanto, las condiciones de la protección oficial. Le podría poner más ejemplos. Tenemos que determinar en qué se está centrando la crisis urbana en estos momentos para poder intervenir.

Otro tema que usted ha estado comentando —para no alargarme— es el del transporte. ¿Cómo vamos a hacer para poder sacar el 40 % de la mercancía que está en la carretera y llevarlo al ferrocarril? Esa tiene que ser una apuesta. Si queremos dar una respuesta al medioambiente y a la crisis ambiental, uno de los grandes elementos es sacar el transporte de la carretera, y para eso el ferrocarril es fundamental. Eso no nos lo soluciona la alta velocidad; sí nos lo soluciona que modernicemos el ferrocarril al ancho europeo pero, repito, no la alta velocidad, que se está demostrando que no es nada sostenible y en gran parte no es rentable. ¿Por qué no reflexionamos un poco en ese sentido? Esas son líneas en las que yo creo que tendríamos que ir reflexionando.

Y desde el punto de vista de Euskal Herria Bildu, lo que necesitaríamos en estos momentos serían competencias en las infraestructuras de puertos y ferrocarriles para poder dar respuestas desde lo cercano y desde lo necesario. Hay que repensar parte de esa herencia de proyectos que ha heredado en su cartera y conducirlos hacia la rentabilidad social y no hacia la rentabilidad especulativa de la construcción.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 18

No quiero alargarme. Yo creo que estos cuatro elementos que le he dado son bastantes para reflexionar en este sentido.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra don Íñigo Barandiaran.

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

Señor ministro, yo sabía que, con la concisión habitual que le caracteriza, tanto tiempo de intervención me iba a sobrar o seguramente me sobraré, como le ha ocurrido a otros intervinientes que me han precedido en el uso de la palabra.

Usted ha tenido, además, una actitud realmente conciliadora con las pretensiones del País Vasco de recuperar ciertos ámbitos de competencia y también en cumplir aquellos compromisos que durante mucho tiempo no se han llevado a término por parte de los sucesivos Gobiernos en España. Quiero de alguna manera destacarle que la primera impresión que nos ha producido en esta comparecencia en cuanto al balance que ha hecho nos ha parecido acertada. Por eso, precisamente, vamos a continuar con una actitud de colaboración con la actividad de su ministerio y sus políticas públicas, porque creemos que han sido bastante condescendientes o han sido bastante favorables a los intereses de Euskadi como comunidad autónoma.

Señor ministro, a usted le tocan —lo decía antes el señor Quevedo— algunas de las áreas que seguramente en estos momentos son más sensibles para la opinión pública. Decía que eran el empleo y la vivienda, y yo diría que la tercera área que en estos momentos es más sensible para los ciudadanos es el medioambiente, y precisamente dos de esas tres, la vivienda y el medioambiente, son aspectos afectados de una forma sustancial por las políticas públicas que se puedan practicar desde su ministerio. No voy a incidir en algunas de las que se han señalado, carreteras por ejemplo, que es competencia del País Vasco, por lo tanto, pocas cosas podemos aportar salvo una pequeña reflexión sobre la gestión de las vías de alta capacidad, que habrá que pensar a futuro y respecto de las que el Estado también tiene algo que señalar. Sí en materia de vivienda, en la que también podemos recordar que existe un precepto del Estatuto de Autonomía, el 10.31, que lo contempla como competencia exclusiva de la comunidad autónoma sin perjuicio de que algunos aspectos sustantivos puedan ser regulados por ley estatal. Pero sí respecto de una de las facetas relativa al derecho a la vivienda, no solo en cuanto a la promoción de vivienda se refiere, no solo en cuanto a la calidad que estas deban de tener con la ley de arquitectura que nos ha indicado, sino también la relativa al ámbito del alquiler. Ese sí que es un aspecto que, como se ha señalado, es una de las principales preocupaciones que afecta a la totalidad de la población, pero que inciden particularmente en aquellos elementos más desfavorecidos de la sociedad respecto del que sí hay un anuncio a futuro sobre el que nos gustaría tener un mayor grado de concreción, aparte del índice que se ha señalado. ¿Cuál va a ser la fórmula empleada? ¿Cuáles van a ser los mecanismos propuestos desde el ministerio para afectar a los precios de los alquileres, de manera que se pueda garantizar a quienes no puedan acceder al alquiler, primero, la posibilidad de acceder a un alquiler de vivienda, y segundo, a quienes ocupan viviendas, que la renta que van a pagar como alquiler en una vivienda se va a poder sostener, mantener en el tiempo sin que existan modificaciones sustanciales? Eso por una parte.

Por otra, en cuanto a infraestructuras, le he comentado que hemos encontrado un alto grado de colaboración con usted en el País Vasco. Sin embargo también hay algunas incógnitas respecto a las que nos gustaría hacer alguna pregunta al menos. Hay un corredor ferroviario, que es el eje atlántico, que es fundamentalmente el eje ferroviario que se conduce por Madrid-Vitoria a Dax, y que es además un proyecto transeuropeo prioritario, que aún lleva mucho retraso. La pregunta es: ¿cuál es la previsión de su ministerio en cuanto a la finalización de ese corredor, no tanto solo en el ámbito del tramo vasco, sino en general, en su conjunto, y qué impedimentos son los que ha habido hasta ahora para que ese corredor no se haya materializado? Y la última pregunta, ¿cree usted que al menos en lo que hace al ámbito vasco —y yo diría incluso más, al enlace hasta Burgos, que también está aún pendiente de un estudio medioambiental— durante su legislatura se van a poder concluir las obras conducentes a materializar esa estructura ferroviaria? Eso en cuanto al transporte de alta velocidad.

En cuanto al transporte de cercanías evidentemente hay unas cuestiones que ha señalado que son la seguridad y la accesibilidad sobre las que también nos gustaría tener más concreciones. Nos gustaría también facilitarle las cosas y colaborar con usted en la solución de muchos de los accesos y gestión del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 19

ámbito ferroviario de cercanías en el País Vasco, respecto al que también sabe usted que tenemos la pretensión de colaborar o de acceder directamente a su gestión.

Otras cuestiones: puertos y aeropuertos. En cuanto a aeropuertos, ¿tiene usted intención de facilitar la descentralización de la gestión de los aeropuertos? Esa es una pregunta que nos hacemos y que hemos planteado en otro momento y a la que no hemos tenido contestación. Y a su vez, en materia de puertos de interés general respecto a los que hemos reclamado, como el de Pasaia, ¿se podría transferir a la comunidad autónoma despojándole de esa calificación jurídica de interés general? ¿Tiene usted alguna intención de abordar esa posibilidad?

Y ya que hablamos de puertos, sí le voy a hablar de otra cuestión conexas, inmediata en el tiempo, puesto que es un hecho que aunque ya estaba anunciado todavía no se conocen sus efectos, que es el *brexít*. Si en algún aspecto el *brexít* puede tener incidencia, y la ha tenido ya, es precisamente en los puertos de la cornisa atlántica, puesto que muchas de sus mercancías llegaban o tenían conexión con puertos de la cornisa atlántica. Cada uno de ellos va a tener problemas diferentes, puesto que la tipología de utilización de ellos es también diferente. Se comentó, por una parte, que iba a haber un plan de ayudas a los puertos por parte del ministerio en relación con las pérdidas de actividad que puedan tener como consecuencia del *brexít*. Nos gustaría saber si hay alguna concreción respecto a ello. Y una petición concreta en relación con el puerto de Pasajes. Como quiera que, aunque su actividad con Gran Bretaña era relativamente grande, no necesitada de aduana —no tiene aduana a día de hoy—, para la gestión de sus intereses a partir de hoy, cuando el *brexít* sea efectivo en su totalidad, ¿va a tener que acudir a otra aduana, que siendo cercana es lejana también en algunos aspectos, como es la de Irún? ¿Se prevé la posibilidad de implantar aduana en el puerto de Pasajes? Son preguntas que no sé si hoy mismo me puede responder, pero para las que me gustaría tener algún tipo de respuesta.

Finalmente quisiera destacar otros aspectos de su intervención, que ha sido demasiado amplia como para poder concretarla, pero sí me gustaría llamar la atención sobre alguna cuestión que no ha citado, y que sin embargo sí quiero destacar, como es el cambio de actitud de su ministerio y también del Gobierno de España en relación con la autorización a buques de salvamento marítimo no solo para poder operar en aguas propias del Estado, sino para poder hacer las actuaciones en otro tipo de aguas en sus tareas de salvamento. Quiero destacarlo y quiero además, tal y como hice en la última comparecencia en la que estuve —creo que fue en la legislatura anterior—, señalar que esa actitud, siendo adecuada, me gustaría que tuviera traslación hacia el ámbito comunitario, hacia el ámbito europeo, en el sentido de que se tenga en cuenta que esto puede formar parte de una de las políticas de las que se debe dotar la Unión Europea, que puede formar parte de uno de los pilares en materia de migración y salvamento que se deben de tratar también en el ámbito de la Unión Europea, y le animo no solo como ministro, sino como miembro del Gobierno a que se pueda abordar.

Poca cosa más. En materia de transportes se ha hecho también alguna mención anteriormente, con la que coincido, y solo quiero señalar que en sus reflexiones ha habido cierto grado de intervención lógica —o me parece que ha sido lógica con respecto a su punto de vista—, en la que ha habido determinado grado de incidencia en competencias de materia autonómica que, evidentemente, entiendo que se van a tratar en su momento con las comunidades autónomas, y respetando las competencias que en los estatutos de autonomía se señalan, porque cohesión, que ha sido uno de los ejes conductores de su intervención, no significa centralidad, y me gustaría que gestionara la posibilidad de compartir ambos términos de una forma equilibrada.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Corresponde el turno, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, a doña María Muñoz Vidal. Tiene usted la palabra.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Buenas tardes, ministro. Le doy las gracias por haber llegado tarde a la Comisión, y sinceramente le deseo mucho acierto y éxito, porque será bueno para España.

Está claro que en esta vida todo es cuestión de prioridades, y mientras usted nos daba plantón y estaba con sus colegas, los de la mesa de chantaje, algunos hemos estado atendiendo a las víctimas del accidente del Alvia de Angrois que estaban aquí fuera, en la Puerta de los Leones. Más de 200 víctimas, 80 muertos y 140 heridos, el accidente más grave de la historia de la democracia, y llevaban quinientos días esperando una contestación de su ministerio para una reunión y poder mantener ese encuentro con usted. Digo que llevaban quinientos días porque ha debido causarles bochorno que ellos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 20

estuvieran hoy aquí en las puertas del Congreso mientras ustedes estaban en la mesa de chantaje con sus colegas, y les han llamado ustedes esta mañana a los de la plataforma de víctimas del Alvia para intentar acordar una fecha o calmar los ánimos acerca de sus peticiones. Quería preguntarle si le parece a usted razonable el trato que están recibiendo estas víctimas por su parte; si va usted a responder ante las víctimas de ese trágico accidente. Y cuando digo esto quiero decir que si, mientras se crea, consolida y se pone a trabajar esa agencia de accidentes unificada de la que usted ha estado hablando en su comparecencia, no va a abrir una investigación nueva —y que no tarde tanto tiempo, porque estos ciudadanos están esperando que se lleve a cabo este mismo año esa investigación nueva—, dando cumplimiento a lo exigido por la Unión Europea; una investigación técnica e independiente que cumpla con lo establecido en la directiva de seguridad ferroviaria, en sus artículos 19 y 21. Me gustaría saber cuándo va a iniciar el proceso para esa investigación técnica independiente. Me gustaría que me respondiera sinceramente y con honestidad a estas preguntas porque debemos depurar todas las responsabilidades, las judiciales pero también las técnicas y las políticas.

Por otra parte —y no todo va a ser malo— quiero felicitarle por el cambio del nombre del ministerio. Creo que es una buena señal de lo que debe marcar la agenda política de esta cartera —de su cartera—, centrada en movilidad, centrada en personas, en ciudadanos, en la eficiencia del uso de las infraestructuras. Una política en transporte más sostenible con nuestros centros urbanos, y que estén en el centro de sus actuaciones, sin dejar de lado el desarrollo del entorno rural.

Aplaudo también y aplaude mi grupo que por fin este Gobierno se muestre dispuesto a un gran pacto de Estado por las infraestructuras y la movilidad. En relación con este asunto, señor ministro, este ministerio puede contar con mi grupo para conseguirlo. De llevarse a cabo este pacto —apelo a todas las fuerzas representadas hoy aquí en esta Comisión y que representan a las fuerzas políticas de la Cámara—, hagamos un trabajo serio y honesto para ponernos de acuerdo. Este gran pacto nos va a permitir acabar por fin con la politización que ha venido existiendo en la inversión pública y en las infraestructuras. Nosotros no queremos —creo que tampoco ningún ciudadano ni la mayoría de los que estamos aquí— infraestructuras en nuestro país que sean una bolsita de caramelos, que, viendo a los colegas que me han precedido, no repartamos caramelos según se apoye una inversión o se lleguen a determinados pactos, como ha ido pasando en los últimos cuarenta años de democracia con los diferentes Gobiernos. Le llamo bolsita de caramelos y no bolsón de caramelos porque serán conscientes también de que no hay tantos fondos disponibles para poder alcanzar todas las demandas y necesidades que tiene nuestro país. Sin embargo, estamos repartiendo esos caramelos entre los partidos valedores de su inversión, y aquí se lo están haciendo saber.

Dentro de ese gran acuerdo sobre transportes e infraestructuras, de ese pacto por las infraestructuras y la movilidad es imprescindible, como le he dicho hace un minuto, porque la duración superior a una legislatura nos va a permitir asegurar los criterios de valoración objetiva, un estudio de rentabilidad socioeconómica, un análisis coste-beneficio, la programación y la priorización, que son los ejes centrales de esa nueva política de infraestructuras y movilidad que debe tener nuestro país. Podría darles datos a los que no estén convencidos de este pacto, pero no quiero alargarme.

También es indispensable en este gran pacto el paso de despolitizar la materia, acabar con los dedazos o el enchufismo que su Gobierno ha estado ejerciendo desde que ganó la moción de censura. Por ejemplo, usted nombró a su asesor Koldo García Izaguirre como consejero de Renfe o el nombramiento de Juanma Serrano al frente de Correos. **(Rumores)**. Me gustaría que explicara en esta Comisión a qué se deben estos nombramientos y qué criterios siguen para analizar las competencias o la experiencia necesaria, si son razones objetivas o políticas o si se necesita carné del PSOE para estar al frente de una empresa pública.

Ha hablado también de la oficina independiente para que evalúe los proyectos de inversión, como ocurre en otros países, por ejemplo en Chile con su banco de proyectos. Nosotros ya lo tenemos en una ley. Tenemos la Ley de Contratos, que recoge la creación de esta oficina nacional de evaluación, pero necesitamos desarrollarla. Necesitamos la evaluación de las políticas de inversión por medio de un análisis coste-beneficio, con la misma metodología para todos los proyectos, con un análisis *ex ante* y uno *ex post*, con toda la ayuda de independientes, y me gustaría saber si usted tiene intención a corto plazo de dotar de recursos necesarios a este organismo.

Por lo que se refiere a las políticas de vivienda, que también ha recogido su intervención, permítame que le diga que creo que están errando el tiro. Para empezar, proponen dejar a discreción de los ayuntamientos la regulación de los precios del alquiler. De nuevo su Gobierno propone generar inseguridad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 21

jurídica y fragmentación en el mercado en lugar de propuestas nacionales que eliminen las barreras a la inversión. Estamos de acuerdo en que los precios de los alquileres son elevados, y que en algunas áreas metropolitanas de nuestro país generan problemas de accesibilidad a la vivienda en determinados segmentos de la población, que usted muy bien ha mencionado, como son los hogares de rentas bajas y los jóvenes, pero créame que su solución no puede ser más intervencionista. La intervención en el control de precios no ha tenido eficacia en la evidencia internacional. Tenemos en Berlín y en Francia muestras de que esa intervención en el mercado no hace más que reducir la accesibilidad a la vivienda. Soluciones mágicas populistas producen siempre el efecto contrario, y lo que van a lograr, en lugar de mejorar el mercado del alquiler, va a ser dinamitarlo introduciendo trabas, barreras y rigideces y optar por un enfoque coercitivo en lugar de incentivador.

Para terminar, en materia de algunos incumplimientos que también se han mencionado aquí, traeremos a esta Comisión repetidos incumplimientos del ministerio que usted representa con los diferentes territorios de nuestro país, de infraestructuras presupuestadas que no han sido ejecutadas por diferentes razones, posiblemente porque no han hecho fuerza, no se han quejado o no han validado una investidura. Traeremos la infradotación de algunas comunidades, como el tren a Extremadura, por ejemplo, una muestra patente de que no hay igualdad en todos los territorios de España.

Creo que no me dejo nada, señor ministro. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural tenemos a tres intervinientes. Si mi orden está bien, el primero es don Néstor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Buenas tardes, señor presidente.

Señor ministro, son muchas las materias que dependen de su ministerio en nuestro país, en Galiza especialmente las infraestructuras, un país que lleva mucho tiempo esperando las inversiones necesarias, el mejor símbolo de un retraso de casi treinta años en la llegada del AVE a Galicia, desde que en 1988 el entonces ministro de Transportes, Abel Caballero, hoy alcalde de Vigo, anunciase la primera fecha para 1993; un retraso del que son responsables mitad por mitad el Partido Socialista y el Partido Popular. Lo aclaro porque, antes de que el PP tenga la desfachatez de volver con el retraso del AVE, hay que recordar que buena parte de este retraso se debe a la gestión de los últimos siete años del Partido Popular. Yo no le voy a hablar de los compromisos alcanzados en el acuerdo de investidura con el BNG, simplemente porque espero que el Gobierno los cumpla estrictamente, entre los que están, por ejemplo, la modernización de la red ferroviaria interior para poner en marcha, entre otras cosas, esas cercanías que usted señalaba como prioridad de la línea de FEVE, con constantes averías, incluso con un accidente que se produjo la semana pasada; el corredor ferroviario de mercancías o la transferencia de la AP-9 y la rebaja de los peajes, que ahí están recogidos. En el poco tiempo que tengo me voy a centrar en un asunto que me parece realmente importante.

El 24 de julio de 2013 se produjo en Santiago un accidente que tuvo como saldo 80 personas fallecidas y más de 140 heridos graves. Siete años después aún no conocemos las causas de este accidente, porque no se produjo una investigación independiente que fuese a las causas profundas; se quedó en la superficie y especialmente en atribuir todo a un error humano. Entre esas causas profundas está, por ejemplo, el diseño, los cambios en la línea inicial, la falta de análisis de control de riesgos de la ejecución de estos cambios, el diseño del material rodante de la propia infraestructura e incluso responsabilidades en el proceso y toma de decisiones. No hubo una evaluación de riesgos anterior a la puesta en marcha de esa línea por razones políticas y electoralistas, también compartidas por el Partido Socialista y por el Partido Popular. Las víctimas de este accidente, que hoy nos acompañan, aquí fuera, están esperando siete años después verdad y justicia. Creo que es hora de que el Gobierno deje atrás esa política de oscurantismo y promueva por primera vez una investigación independiente. La Comisión Europea, por cierto, abrió un procedimiento de infracción y requirió al Gobierno español la implementación de la normativa de seguridad ferroviaria europea, presentando un plan. El Gobierno no lo hizo o, mejor dicho, presentó un plan que la propia Comisión Europea consideró insuficiente; está pendiente aún de presentar un nuevo plan.

Como decía, las víctimas esperan verdad y justicia. Por tanto, le voy hacer una sola pregunta muy clara, y espero que me responda con la misma claridad: ¿va el Gobierno, el Ministerio de Transportes, a promover una investigación técnica independiente que esclarezca definitivamente las causas profundas del accidente del Alvia?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 22

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Plural también, el señor Joan Baldoví Roda.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president.*

Señor ministro, permítame felicitarle por su nombramiento como ministro y porque en ocho años que llevo en el Congreso nunca había visto un ministro tan aplaudido como esta mañana. Por tanto le felicito, porque se ve que sus compañeros deben estar muy contentos con usted y sus socios. También le deseo toda la suerte del mundo, como ciudadano y como valenciano.

Se felicitaba usted el otro día por el acuerdo de Renfe en Estados Unidos. Yo también me alegro sinceramente. Pero esto contrasta, por ejemplo, con las incidencias de cercanías de Valencia de hoy mismo. Estaba leyendo en este momento que hoy mismo ya tenemos cuatro incidencias, y el día aún no ha terminado. Ha llegado a tal punto que se ha creado una plataforma que se llama Indignats amb Renfe, una plataforma muy activa; tienen una manifestación el día 7, antes de la *masclatá* de Valencia, y alguna cosa tiene que hacer con cercanías. No puede ser que las cercanías de Valencia sean la que más incidencias presentan en el conjunto de todo el Estado español.

Nosotros hemos firmado un acuerdo de investidura. En ese acuerdo de investidura creo que hay algunos puntos importantes en el tema de inversiones. A uno de los puntos importantes ya me he referido, el tema de las cercanías. Pero hay dos temas centrales para nosotros dentro del territorio valenciano. En el caso de Alicante, la conexión de Alicante y Elche con el aeropuerto de El Altet. En ese sentido quisiéramos saber cuándo estará, de una vez por todas, esa conexión con uno de los aeropuertos que más contribuyen al turismo dentro del Estado español. Y en el caso de Valencia el túnel pasante. Se está construyendo un tercer túnel aquí, en Madrid, y en Valencia aún está por hacer el primero, y usted lo sabe, porque ha sido concejal del Ayuntamiento de Valencia, porque es valenciano y porque vive allí —bueno, ahora no sé dónde vive—, y conoce perfectamente el problema.

Me alegro sinceramente del cambio de opinión del ministerio en el tema de la regulación del alquiler. Felicito ese cambio. En la anterior legislatura veía muchísimas más reticencias, y creo que hoy en este sentido usted ha sido claro; ha dicho que antes del verano estará regulado, y eso me alegra como ciudadano y como padre de tres hijas, porque muchas veces la gente joven no puede salir de casa.

Voy acabando. Ya sé que no depende exclusivamente de usted, pero usted es el ministro de Transportes. Con los contratos programa de transportes hay que hacer alguna cosa. No puede ser arbitrario, que se den a unas ciudades sí y a otras ciudades, como por ejemplo Valencia o Alicante, no se den. Nosotros presentamos una proposición no de ley y ahí algo se tiene que hacer. No se pueden repartir alegremente los recursos entre unas ciudades sí y otras no. Como decimos los valencianos *o tots moros o tots cristians*. El mismo derecho tienen malagueños, catalanes, de Barcelona o madrileños.

Por último una petición. Estaría bien que como valenciano cambiara la terminología en el Ministerio de Transportes. Es decir, si nosotros somos Levante estos de aquí son Poniente. Poniente-Levante, eso me parecería perfecto, o Madrid-Valencia o Madrid-Comunidad Valenciana, como quiera. Es una sugerencia.

Y acabo con las bolsitas de caramelos. El señor Toni Cantó, ahora *síndic* en las Cortes valencianas, se vanagloriaba de que, por el acuerdo con Mariano Rajoy, sacaba 10 millones del contrato programa. En fin, cuando algunos hablan de bolsitas de caramelos se lo tenían que hacer mirar antes.

Moltes gràcies, senyor ministre i molta sort.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Señor ministro, bienvenido y enhorabuena por su nombramiento de parte de Junts per Catalunya. Le deseamos suerte. Da gusto estar dos horas con usted en este Congreso y poder hablar de materias estrictamente de su competencia. Hasta ahora no habíamos tenido esta suerte. Espero que la continuemos teniendo a lo largo de la tarde.

Señor ministro, ha hecho un planteamiento general muy extenso. Con los grandes principios nosotros estamos de acuerdo, podemos compartirlos, y le ofrezco colaboración. Usted ha hecho un balance de este año y medio de gobierno muy positivo. Si se comparan con los siete anteriores, le tengo que decir que ha mejorado la situación en Cataluña, pero también le digo que no se venga muy arriba, porque la cosa ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 23

mejorado pero no está donde debería estar. Ha hecho un planteamiento que a nosotros nos ha gustado. La Ley de Movilidad Sostenible y Transporte Urbano es una ley ambiciosa y va a tener la colaboración de nuestro grupo si quieren pactar realmente. Nos parece una opción interesante. En los temas de vivienda y agenda urbana no voy a entrar en detalle. Nos preocupa que todas estas propuestas, aunque usted lo ha matizado en su intervención, se pretendiesen hacer sin respetar las competencias de las corporaciones locales, ayuntamientos especialmente, y de las comunidades autónomas, ya que en el ámbito de la ordenación del territorio tienen, como usted sabe, muchas competencias. Pero doy por supuesto que esto no será así, aunque quiero dejar constancia de ello.

En el ámbito de los diferentes sectores que ha ido tocando para los aeropuertos también le pido que nos traslade su voluntad —o no, como ha dicho otro portavoz—, y quisiera saber si hay intención de descentralizar la gestión, porque para Cataluña este es un tema importante que mejoraría la competitividad de nuestros aeropuertos.

En cuanto a los puertos, tampoco voy a hacerle ninguna mención, aunque sí le diré que no nos ha gustado la novedad que se ha introducido —y que espero sea subsanada— en el último real decreto-ley que se aprobó en esta Cámara sobre la limitación de la autonomía de los puertos en la licitación y ejecución de algunas obras por importe superior a 12 millones de euros. Me centraría, por tanto, si me lo permite, en el tiempo que me queda —que no sé si es mucho— en torno a algunas cuestiones sobre infraestructuras ferroviarias.

Ha hablado de cercanías como de una de las grandes apuestas. Estamos absolutamente de acuerdo. En estos momentos cercanías no está dando buen servicio en Cataluña. Más allá del servicio, mi pregunta es: conforme al acuerdo de traspaso a la Generalitat de Catalunya de hace unos años, ustedes debían transferir cada año la cantidad necesaria, en estos momentos en torno a unos 130 millones de euros, para hacer frente al déficit de servicio. Esta cantidad no ha sido transferida nunca; se paga directamente a Renfe, con la limitación que evidentemente esto le supone a la Generalitat. Quisiera saber si ya van a traspasar esta cantidad definitivamente. De los planes de ejecución de cercanías en Cataluña no le voy a hablar. El último, 2008-2015, de 4000 millones, tiene un estado de ejecución de menos del 20 %.

Ha hablado de algo que me toca muy de cerca, de algunas mejoras en el corredor Vandellós-Camp de Tarragona, que teóricamente tenía que mejorar mucho la situación de los servicios ferroviarios en nuestra demarcación, y la verdad es que ha sido un gran desencanto, por decirlo de forma leve, porque después de poner en marcha este nuevo corredor la R-15 o la R-16 tienen unos horarios peores que los que tenían en 2016. Los Euromed que paraban en Terres de l'Ebre no paran y eso se tendrá que solucionar, porque no se ha solucionado poniendo nuevos servicios de Avant que los sustituya. Tarragona ciudad ha quedado más desconectada de lo que estaba con este nuevo servicio, porque por ejemplo allí los Euromed tampoco paran.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Accensi, tiene que ir terminando, por favor.

El señor **BEL ACCENSI**: Sí, voy terminando.

En Tarragona también tenemos trabajo para esta nueva dirección general que han creado, la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria. Las mercancías están pasando en toda la línea de costa por la mayoría de ciudades y se debería planificar y ejecutar una nueva línea de mercancías por el interior. En todo caso, señor ministro, le deseo mucha suerte en nombre de nuestro grupo y, si alguna cosa queda pendiente, utilizaré los tres minutos de la réplica.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Suspendemos la sesión durante cinco minutos. **(Pausa)**.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Republicano, don Francesc Xavier Eritja Ciuró.

El señor **ERITJA CIURÓ**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señor ministro. Ante todo, quiero felicitarle y agradecerle también su comparecencia. Estoy seguro de que usted, con su experiencia, es capaz de anticipar cuáles van a ser nuestras demandas, sobre todo porque desgraciadamente nuestras reivindicaciones siempre han sido las mismas. Por lo tanto, supongo que sabrá exactamente cuáles son los puntos y qué concreciones pedimos.

Pese a que van pasando los años y cambian los Gobiernos, la agenda catalana en cuestión de infraestructuras se mantiene invariable, y voy a centrar mi intervención en Cataluña, aunque seguro que no se le escapa que tanto el País Valencià como les Illes Balears no nos son ajenos. Usted es un buen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 24

concedor de los déficits crónicos que en materia de inversión pública en infraestructuras padece y arrastra desde hace muchos años todo el Levante peninsular. Mi grupo, Esquerra Republicana, lleva años denunciando la infrainversión del Estado en infraestructuras en Cataluña, así como en el País Valencià y les Illes. Desde Cataluña, esa persistente falta de inversiones en materia de infraestructuras se percibe por parte incluso de la ciudadanía como uno de los principales agravios históricos.

Quisiera aportar algunos datos que hablan por sí solos. El nivel de inversiones previsto en los últimos Presupuestos Generales del Estado en Cataluña seguía estando por debajo del que le correspondería por su peso en población, puesto que, a pesar de vivir el 16,2% de los habitantes del Estado y ser su peso en el PIB del 19,4, las cuentas reservaban a Cataluña solamente el 13,3 de las inversiones. Este hecho no es coyuntural, pues parece lógico incluso que algunas veces el presupuesto sea generoso con un territorio y en otros años lo sea con otro, pero el caso catalán es un caso estructural y sistémico. Cabe recordar que de estas inversiones presupuestadas en los presupuestos la experiencia nos dice que veremos ejecutado un porcentaje que ni de lejos se llega al comprometido. Por ejemplo, en el periodo 2015-2018 el Estado ejecutó en Cataluña el 65,9% del gasto presupuestado y, sin embargo y a pesar de nuestro escepticismo, siempre sabe usted que estamos abiertos a escuchar las propuestas del Gobierno.

En la última reunión entre los presidentes, el presidente Sánchez entregó al *president* Torra un documento bautizado como Agenda para el Reencuentro. En ella se exponen precisamente diversos compromisos en materia de infraestructuras que creo que merecen nuestra atención. En el punto 4 se habla de la mejora de la inversión en materia ferroviaria. Dice este punto: se está avanzando en iniciativas como el corredor Mediterráneo, las estaciones de Sants y La Sagrera y el plan de *rodalies*. El proyecto de los Presupuestos Generales del Estado para 2020 contendrá partidas específicas para esas materias. En el punto 41 —impulso de las infraestructuras portuarias— el Estado mantiene el compromiso de financiación de los nuevos accesos sur, viario y ferroviario al puerto de Barcelona. En el punto 42 —apoyo a la actividad aeroportuaria— se tiene previsto invertir en el Aeropuerto de El Prat más de 1500 millones de euros en los próximos años, en la nueva ciudad aeroportuaria y actualizar los planes directores de los aeropuertos catalanes. Y en el punto 43 —políticas de vivienda, que es un asunto de gran importancia para el Gobierno de coalición progresista— incorpora medidas específicas en el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado para el 2020.

Dejando de lado que nuestro nivel de confianza sobre los compromisos de financiación propuestos en este documento es bajo, constatamos que dichas iniciativas son precisamente reivindicaciones históricas de los grupos catalanes; propuestas que llevamos arrastrando desde hace décadas y que, insisto, a estas alturas muchas deberían estar resueltas. De hecho, ya hace años que nuestro grupo viene reclamando el traspaso a la Generalitat de Catalunya de la gestión de sus aeropuertos, puertos, trenes y carreteras, y este derecho es nuestro objetivo de máximos. Sin embargo, si hay voluntad real de avanzar en la cuestión de la movilidad en Cataluña, deberíamos empezar quizá a concretar acciones y marcar calendarios. Entendemos que son puntos de partida sobre reivindicaciones históricas y, por lo tanto, en ese sentido creemos que es importante ir trabajando sobre esos puntos de partida. Señor ministro, la única manera de que esto no parezca el día de la marmota es que las buenas palabras se conviertan en hechos.

Quisiera hacer referencia a un hecho irreversible que sí tiene incidencia sobre el modelo actual de gestión de las infraestructuras interurbanas. Me estoy refiriendo a la finalización de las concesiones de las autopistas y, en consecuencia, a la supresión de los peajes. El 1 de enero de 2020 ya se suprimió el peaje en el tramo de la AP-7 entre Tarragona, Valencia y Alicante. En agosto de 2021 está prevista la finalización del contrato de concesión de la AP-2 Zaragoza-El Vendrell y del tramo de la AP-7 entre Tarragona y La Junquera, que revierte al Estado. Con la finalización de las concesiones de las autopistas se ha abierto precisamente un debate sobre cuál debe ser el modelo de gestión, financiación y mantenimiento de las infraestructuras; se ha hablado incluso de aplicar tasas o cánones por su uso. En todo caso, ese debate supone, creemos, una oportunidad para el nuevo Gobierno para cambiar el modelo de gestión actual, que se ha visto que es totalmente insostenible. Lo que está claro es que hoy es imprescindible un cambio de políticas en materia de movilidad. Las decisiones tomadas en el pasado han estado marcadas por inversiones poco racionales, en las que el factor político ha pesado mucho más de lo deseable. Este cambio se puede llevar a cabo siempre que las decisiones tengan por objetivo desarrollar proyectos adecuados a las necesidades reales y que además prioricen el mantenimiento de las infraestructuras existentes en lugar de realizar nuevas inversiones. Lo contrario supondría seguir exprimiendo unos fondos públicos cada día más escasos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 25

Pero las reformas no atañen solo a los criterios de inversión, sino también al modelo de financiación, tarificación y a la gestión y financiación necesarias para el mantenimiento de las vías de alta capacidad. En este debate sobre el modelo de gestión de infraestructuras es fundamental que los nuevos proyectos se definan precisamente, como ha dicho usted, en base a los criterios de movilidad sostenible y no en base a criterios políticos, que son los que hasta ahora han priorizado. Tienen que ser criterios que prioricen las necesidades sociales y preserven el principio de igualdad de oportunidades, pero también que se constituyan en base a la sostenibilidad y al equilibrio territorial. Eso es fundamental, porque esta derivación es un planteamiento diferente al que se planteaba hasta ahora. Eso quiere decir que un modelo radial y centralizado debe reorientarse hacia otro nodal y descentralizado, más sostenible y que se adapte mejor a las necesidades reales del conjunto de la ciudadanía. Tenga en cuenta que con estos criterios quizá toman sentido de nuevo infraestructuras hoy marginadas en las partidas presupuestarias del Estado, pero que suponen demandas sociales y revierten en favor del reequilibrio territorial. En mi caso concreto, que provengo de Lleida, estaría hablando, por poner un ejemplo, de actuaciones urgentes que se necesitan en la línea de ferrocarril R-12, la línea que une Hospitalet y Barcelona con Lleida y que también forma parte de un proyecto de futuro de cercanías. O la modernización de la carretera N-260, o eje pirenaico, que constituye realmente un elemento de vertebración de los valles del Pirineo. Ambos elementos permitirían la interconectividad y son elementos sin los cuales el propio desarrollo de esos territorios queda totalmente hipotecado. Por tanto, esta reorientación que ustedes plantean cambia totalmente los principios de la gestión de las inversiones en las infraestructuras. En este sentido, esta es la aportación más importante de su intervención.

No quisiera terminar sin antes hablar sobre la vivienda. Como ha dicho usted, urgen medidas de control del aumento de precio del alquiler, haciendo posible una intervención administrativa a partir de la limitación de aumento de los alquileres en nuevos contratos por encima de los índices de referencia. Esta intervención administrativa debe ser de carácter local y en áreas urbanas de especial atención y tienen que ir acompañadas de medidas o recursos que prevean la picaresca y los contratos en negro. Este es un planteamiento que en Esquerra Republicana tenemos muy claro y creemos que sus propuestas han de ir por aquí.

Para terminar, señor ministro, sepa que, si hay voluntad real de llevar a cabo esa reorientación del modelo de movilidad, podrán contar con nosotros. En todo caso, le pediremos concreción y calendario, porque eso nos dará la medida de si hay voluntad real o no de concretar sobre el plano todo ese gran planteamiento que usted ha expuesto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tienen la palabra dos portavoces. Empieza doña Pilar Garrido Gutiérrez. Tiene usted la palabra.

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

Bienvenido, señor ministro. Primero, quiero agradecerle la comparecencia en esta Comisión para explicar las líneas generales de su ministerio. Me gustaría empezar por dos cosas que me parecen interesantes. La primera es el cambio de nombre, que me parece muy oportuno. Ya no hablamos de Ministerio de Fomento, que era casi sinónimo de ministerio de cemento, sino de Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Es una visión innovadora y parece que empezamos por fin a pensar en cómo construimos los espacios urbanos y cómo hacemos ciudades más amables, sostenibles e inclusivas. Enhorabuena desde el principio. También estoy de acuerdo con algo que ha comentado usted al principio sobre el derecho a la vivienda, que es del tema que voy a hablar, y es que el derecho a la vivienda digna y adecuada sigue siendo hoy en el Estado español una asignatura pendiente. La política de vivienda es con toda probabilidad la política pública más débil del Estado del bienestar. Las consecuencias de entender la política pública solo desde una perspectiva económica no tengo que explicarlas: el estallido de la burbuja y sus consecuencias, sobre todo cómo ha afectado a las familias españolas y a los más vulnerables. Creo que no hay mucho que contar. Podríamos hablar de miles y miles de desahucios que todavía hoy —y esto es lo más importante— no han desaparecido; desgraciadamente, seguimos hablando de desahucios. Antes eran por la firma de hipotecas y ahora son por el impago de las rentas del alquiler, que normalmente tiene que ver con deudores de buena fe que no pueden hacer frente a precios abusivos; los llamados desahucios invisibles. En el Estado español las familias cada vez necesitan aportar una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 26

mayor parte de sus ingresos para acceder a una vivienda digna. Algunos sectores, como usted también ha comentado, han sido expulsados, por ejemplo, los jóvenes.

Todo esto lo que nos dice es que tenemos que romper con el modelo de política pública instaurado en el Estado español y transitar hacia un nuevo modelo, hacia la construcción de un servicio público de vivienda. También me alegro mucho de que alguien hable del acceso a la vivienda como un servicio público, como un servicio de interés general si queremos utilizar la terminología europea. Creo que ese es un buen camino, que entendamos por fin —ojalá la derecha empiece también a caminar por ahí— que la vivienda no es una mera mercancía, sino que es el objeto de un derecho social fundamental. Por lo tanto, debemos construir, como usted decía, un servicio público y también empezar a pensar en desarrollar eso de la función social de la vivienda, que a la derecha también le da mucho miedo; no sé por qué, porque está recogido en el artículo 33.2 del propio texto constitucional. Por lo tanto, lo que tenemos que hacer es parecer nos un poco más a Europa, incrementar los recursos económicos que tenemos que aportar, aumentar también nuestro parque público y regular el mercado de alquiler para que por fin consigamos construir ese mercado de vivienda asequible, justo y sostenible.

Me gustaría hacer hincapié en el tema de las competencias. Sé que la vivienda es una competencia exclusiva de las comunidades autónomas, pero quiero reivindicar el papel del Estado. El Estado tiene un papel importante; primero, empujando la inversión en vivienda para ampliar ese parque público. Usted ha hablado del Plan de Vivienda y parece que ahora vamos a tener dos planes de vivienda, lo cual es estupendo. Y segundo, a través de la regulación del mercado inmobiliario. Quizá este último punto es el gran reto pendiente. Al final, si hablamos de cumplir la Constitución, tenemos que hablar de controlar los procesos especulativos que en los últimos años vienen sobre todo de la mano de las grandes corporaciones o de los fondos buitres. Por tanto, entiendo que gran parte de esa ley de vivienda de la que hablaba usted se centrará en ese tema. Al final volvemos a hablar de lo mismo, de la función social de la vivienda.

Podríamos hablar de más situaciones, pero también quiero hacer alusión, muy rápidamente para que no se me pase el tiempo, a algunas cuestiones que son importantes y en las que se han dado algunos pasos. Usted hablaba de la reforma de la LAU —creo que fue un acuerdo interesante— y también de más recursos para el Plan de Vivienda. Además, me gustaría mencionar algunos temas pendientes, por ejemplo el control de los precios abusivos del alquiler. Creo que ahí tenemos que hacer un trabajo conjunto y, por tanto, aprobar cuanto antes esa normativa.

Para finalizar, quiero comentar dos cuestiones relacionadas con su ministerio aunque creo que también con otros, pero las cito porque son importantes, urgentes y afectan a los colectivos más vulnerables. En primer lugar, nos preocupa mucho qué va a pasar a partir de mayo con la moratoria recogida en el Real Decreto-ley 5/2007, por el que se amplía la protección de los deudores hipotecarios en situación de vulnerabilidad. Quisiera saber cuáles son los plazos porque creo que habría que revisarlos, así como los colectivos afectados, pues mayo está aquí a la vuelta de la esquina. Por último, nos preocupa mucho el cumplimiento de las obligaciones internacionales. Los informes del Comité DESC sobre derecho a la vivienda, desahucios sin alternativa habitacional, como sabe, dejan a España en un mal lugar. Entendemos que una vez se firman los tratados internacionales forman parte del ordenamiento jurídico español del mismo modo que las decisiones de los comités, tal como establece el artículo 96 de la Constitución y ha dicho el Tribunal Supremo. Por tanto, pedimos al Gobierno que dé pasos firmes para cumplir de una vez con esas obligaciones, así dejaremos de estar vulnerando el derecho a la vivienda, el derecho internacional y los derechos humanos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el mismo grupo, tiene ahora la palabra don Rafael Mayoral Perales.

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

Buenas tardes, señor ministro. Quiero agradecer su intervención, creo que se abre una perspectiva interesante en los años que vienen por adelante. Esperamos que esta Comisión pueda hacer aportaciones al trabajo que realiza el Ejecutivo de forma positiva. Para nosotros es una prioridad la defensa de los servicios públicos. Creemos que tiene que ser una clave para poder garantizar, entre otras cosas, el derecho a la movilidad de las personas. Consideramos que en esa medida es necesario garantizar la seguridad jurídica al conjunto de la ciudadanía en nuestro país y dejar claro que las multinacionales no van a poder hacer lo que les dé la gana en este país. Creo que ya hemos llegado al punto en que ha quedado sobradamente acreditado que transnacionales como Uber y Cabify tienen la estrategia de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 27

incumplir la legalidad vigente, y frente a eso el Estado tiene que defender la legalidad y garantizar los servicios públicos. En esa medida, creemos que es urgente cumplir con el mandato del último real decreto referido a la regulación de las VTC y empezar a regular ya el régimen sancionador, porque estas empresas no entienden otro lenguaje más que el de la sanción, y así y todo cuando se les sanciona están dispuestos a saltarse la ley y pleitear. Recientemente ha salido una sentencia de la Audiencia Nacional en la que se les vuelve a requerir para que cumplan la legalidad, para que lleven su hoja de ruta, para que no estacionen si no tienen hoja de ruta y para que no estén en circulación saturando el tráfico en nuestras ciudades. Toca que el Estado se posicione en defensa del servicio público frente a estas multinacionales que no respetan el derecho a la movilidad, el derecho al servicio público ni tan siquiera la transparencia en las tarifas.

En otro sentido, queríamos también hacer hincapié en la nueva orientación. Nos parece muy adecuado que se reoriente el trabajo en el ámbito ferroviario con respecto a cercanías y medias distancias. Tenemos preocupación en cuanto al proceso de liberalización del sector ferroviario, saben que no compartíamos esta línea. Conocemos que viene de Europa, en su momento dijimos que debíamos haber puesto más objeciones a la aplicación de la directiva, pero además creemos que hay que abrir un debate en el ámbito europeo frente a los procesos de liberalización; no creemos que sea un problema única y exclusivamente de nuestro país, es un problema europeo que además va a reducir la capacidad competitiva de Europa a nivel mundial en la medida en que se van degradando los servicios públicos, que son uno de los ejes vertebradores y de las ventajas competitivas de Europa frente al resto de países a nivel mundial. En esa medida queríamos trasladar también nuestra preocupación por las consecuencias que haya podido tener a lo largo de este tiempo la privatización de AENA, un pelotazo clásico del partido privatizador que lo puso en marcha y que consiguió que hubiera cuatro listos y cuatro empresas que invirtiendo se forrasen en tiempo récord. Nosotros estamos muy preocupados por los efectos que puede tener en el futuro en la prestación del servicio público y en las condiciones laborales de la gente que trabaja; creemos que esa privatización se tiene que someter a evaluación. En cualquier caso, saludamos la voluntad manifestada públicamente por el Ministerio de Transportes de no seguir privatizando esa empresa. Por otro lado, estamos muy preocupados por el régimen que tienen en estos momentos los bomberos aeroportuarios. Es un servicio público esencial. Han perdido la condición de autoridad dentro de los aeropuertos y creemos que hay que abordarlo; existen para ello diferentes posibilidades. Al mismo tiempo, consideramos que el propio ministerio debe ayudar a cumplir el acuerdo referido a la coordinación de los servicios de extinción y salvamento donde se encuentran enclavados también los bomberos de los aeropuertos.

Por último, dos cuestiones, una que para nosotros es la consecuencia de lo que ha sido una política nefasta a lo largo de muchos años, que es la política de peajes en este país. No se pueden volver a repetir situaciones como las que hemos vivido; nos preocupa que haya habido cláusulas de concesión, las típicas de los neoliberales: se privatizan los beneficios y se nacionalizan las pérdidas con esa cláusula que introdujo el señor Aznar para garantizar a las grandes empresas su manera de competir en el mercado. Eso no se puede volver a repetir. Creemos que hay que trabajar sobre otras lógicas completamente diferentes y analizar realmente qué ha pasado con esas concesiones y cómo se produjeron. Igualmente nos preocupa mucho la política de 'asfáltelo todo hasta que no quede nada', que no ha servido para mucho, tampoco para la movilidad. Al final vemos que los fondos buitres vuelven a asomar su patita para chuparle la sangre al Estado. Creemos que hay que darle una vuelta al asunto porque no estamos en absoluto de acuerdo.

En último lugar, hablaré de otra cuestión por la que también estamos bastante preocupados, que es la actitud de alguna compañía aérea que tiene serios problemas con el cumplimiento de la legalidad laboral en nuestro país. Me refiero en concreto a Ryanair, que ha reconocido recientemente la jurisdicción laboral de nuestro país porque no la reconocía. Sabemos que existen estrategias que vienen auspiciadas por procesos de desregulación como el que se está dando en Polonia, donde nos vamos a encontrar con que las tripulaciones completas de las aeronaves van a ser falsos autónomos. Eso es inadmisibles, afecta a la seguridad aérea y, además, no es un debate español sino un debate europeo de defensa de los servicios públicos en contra de la degradación de las condiciones de trabajo. Es necesario poner un especial interés para garantizar un buen servicio público. Tiene que haber buenas condiciones de trabajo y eso significa que debe haber una preocupación en todos los sectores que dependen del ministerio para garantizar las condiciones de trabajo, para garantizar los puestos de trabajo y evitar que se produzcan procesos de precarización laboral que, desgraciadamente, por medio de las externalizaciones han sufrido muchos trabajadores de los transportes en este país.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 28

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tienen la palabra dos diputadas que van a compartir el tiempo. En primer lugar, doña Patricia de las Heras Fernández.

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

En primer lugar, me gustaría decirle al señor de Esquerra que sus ambiciones conquistadoras son ficticias, que las Baleares pertenecen a España, al menos de momento, si el Gobierno nos tiende una mano, porque Argelia ya ha invadido parte de las aguas de Cabrera delimitando de forma unilateral su zona económica exclusiva, y aquí no ha pasado nada.

Al señor de Junts per Cat me gustaría decirle que en 2010 Zapatero transfirió las competencias de los trenes de cercanías, que es lo que llaman *rodalies*. La titularidad de la infraestructura recae sobre el Estado, los trenes son de Renfe, las vías son de ADIF, pero la gestión corresponde a la Generalidad. Esto demuestra la ineficacia en la transmisión de las competencias porque cuando no las saben gestionar vienen pidiendo ayuda al Estado central.

Ahora sí, señor Ábalos, ha centrado usted su intervención en la movilidad y me gustaría saber si se refiere a la movilidad de Delcy Rodríguez en territorio español, como hizo la madrugada del 20 de enero acompañada por usted y por Koldo, y si esa movilidad sobre la cual quiere centrar uno de los objetivos de su ministerio levantará los controles de seguridad y documentación que marcan la frontera nacional, igual que hizo con la número dos de Nicolás Maduro abriendo así las puertas a una narcodictadura. Por cierto, ¿qué contenían esas cuarenta maletas que no pasaron el control? ¿Debemos esperar que su ministerio esté marcado por ocho versiones distintas cada vez que tenga que dar explicaciones o ha sido algo puntual? ¿Por qué han expedientado al vigilante que vio y relató ante notario, minuto a minuto, los hechos que presencié en la terminal que, por cierto, dice que usted estuvo reunido con Delcy un tiempo muy superior a los veinticinco minutos que usted reconoce? ¿Se debe a alguna represalia por relatar ante notario una versión distinta a la suya? ¿Tan grave es el trasfondo de esa reunión que tiene miedo a que se sepa la verdad? Sé que no va a responder a mis preguntas porque no ha contestado anteriormente a ninguno de los diputados que se lo han preguntado en Pleno, pero no se preocupe que lo sabremos igualmente cuando un juez resuelva tanto la denuncia por coacciones que ha presentado el sindicato de este vigilante como la querrela interpuesta por VOX.

Por último, en relación con este asunto, a raíz de su última versión quería recordarle que el Auto 55/1996 del Tribunal Constitucional establece que tanto el espacio aéreo como los aeropuertos están sometidos a la soberanía española. Precisamente, son los funcionarios del control de fronteras, esos a los que usted no dejó actuar, los que actúan en ejercicio de las potestades públicas inherentes a la soberanía plena y exclusiva del Estado sobre el espacio aéreo y los aeropuertos aduaneros. En palabras de don Antonio Remiro Brotóns, catedrático de Derecho Internacional Público, no hay tierra de nadie, es una ficción, y las llamadas zonas de tránsito de los aeropuertos forman parte del territorio del Estado donde se encuentren. Ya que ni siquiera la última de sus versiones resulta creíble por lo que le acabo de reproducir —el auto del Tribunal Constitucional y la indicación del catedrático de Derecho Internacional—, en esta mi primera intervención con usted, me gustaría invitarle a que no mienta. Deje de mentir, aléjese del despotismo con el que ha empezado a llevar su ministerio. De hecho, la última mentira la hemos presenciado esta mañana en el Pleno cuando ha dicho que no habilitó una zona preferente. Señor Ábalos, ¿es usted consciente de que hay testigos directos de los hechos, de que hay unas cámaras cuyas grabaciones se han conservado y la verdad va a salir a la luz?

Usted nos ha hablado del transporte ferroviario, y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en un informe de diciembre de 2019, ha pedido que se liberalice cuanto antes el sector de media distancia y cercanías, indicando que Renfe tiene ventajas y que no existe un procedimiento competitivo, que se debe introducir una competencia efectiva en ese mercado lo antes posible para evitar sobrecompensación. ¿Cumplirá con las indicaciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia? ¿O necesita sobrecompensar los favores del señor Koldo —consejero de Renfe puesto por usted—, como fue el de acompañar a Delcy Rodríguez durante todo su tránsito? (**Risas**). Viene solo, lo pone demasiado fácil. ¿Su ministerio se va a basar en una relación de favores con aquellas personas a las que usted otorgue puestos a dedo sin experiencia en el sector? ¿O debemos creer que todo lo que ha sucedido hasta la fecha han sido meras excepciones respecto a su gestión futura? Lamentablemente, me temo que va en la línea de no modificar su *modus operandi*, ya que antes de ayer saltó la noticia de que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 29

hace unas semanas colocó en su ministerio a doña Patricia Úriz Iriarte —la mujer ¿de quién?; la mujer de Koldo— como ayudante de secretaria, uno de los máximos niveles a los que puede aspirar con su formación, y que suele corresponder a funcionarios que han conseguido la plaza por oposición. ¿Tanto le debe al señor Koldo? ¿Qué se traen entre manos con el régimen bolivariano que merezca tales sobrecompensaciones? Y ya que ha rechazado aclarar las preguntas a la prensa, le pregunto yo por qué motivos fue elegida para ese puesto. De paso, como esta mañana no ha querido contestar a la pregunta, ¿y el señor Koldo? Y no me venga con las medallitas por ser escolta, me refiero a lo relacionado con la materia, con transportes, con Renfe. En el uso de las administraciones públicas para colocar a sus afines no hay quien le gane. No solo están Koldo y su mujer, sino que también encontramos a doña Carolina Perles Miñana, mujer del secretario de Organización del PSOE, colocada en la Delegación del Gobierno de Madrid; y hasta su propia mujer que dejó la Policía local (**El señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: Es la misma**) para incorporarse como asesora de un organismo público dirigido por el PSOE. (**Risas**). Señor presidente, si me interrumpe el señor ministro, le ruego que corte mi tiempo para que yo no tenga que llamar la atención al ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Puede usted seguir, señoría.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Háganos un favor, señor Ábalos, y dimita porque lo único que hace es utilizar la colocación y sustitución de cargos en la Administración pública para crear una red clientelar.

También ha hablado usted de puertos. Su partido votó en uno de los pasados Plenos para que los partidos nacionalistas controlen los puertos. Ello acompaña a la suspensión de la ampliación del puerto de Valencia, paralizando la creación de más de 14 000 empleos y un impacto de 600 millones de euros en la economía valenciana. ¿Hasta qué punto comparte la decisión de su partido de destruir el empleo y bloquear la economía? ¿O solo votaron a favor para que la narcodictadura campe a sus anchas no solo por aeropuertos, sino también por puertos? ¿Es cierto que tras dos años de solicitud del Partido Nacionalista Vasco del control de los puertos y, en previsión de que el informe de Puertos del Estado vaya a ser negativo, va a destituir al actual presidente, don Salvador de la Encina, por no emitir el informe en el sentido que a su partido le interesa? ¿Esa neutralidad es la que debemos esperar en las relaciones con los cargos que ustedes concedan como, por ejemplo, la fiscal general del Estado o todos los que mencionado anteriormente, que no son pocos? Cuando consiente descentralizar las competencias de puertos ¿está pagando el precio de la investidura y, por tanto, de su ministerio?

Ya por último, en la Cumbre sobre el Clima celebrada en diciembre de 2019, el señor presidente dijo que Europa, que lideró la revolución industrial, debe ser quien lidere la descarbonización —usted también lo ha dicho aquí— por elemental justicia histórica. También aseguró que España va a incrementar el ritmo de reducción de emisiones a través de un pacto verde, subrayando que la batalla contra el cambio climático requiere pasar de las palabras a los hechos. Por ello le pregunto si podría explicarnos cuál es el combustible verde que utiliza el Falcon, medio transporte habitual del señor Sánchez. ¿O es que pasar de las palabras a los hechos no es para su Gobierno, sino únicamente para las familias que no llegan a fin de mes y que ven que les suben los impuestos del butano o de la luz para evitar esa crisis climática? ¿Su ministerio antepondrá la que denominan emergencia climática a la emergencia social de las familias? ¿Utilizarán esos aviones contaminantes para sacarse fotos mientras paralizan la búsqueda de desaparecidos, como hicieron en Baleares durante la tormenta Gloria?

Señor Ábalos, desde VOX le pedimos que dimita, como ya le he dicho. Le aviso que resulta inviable que lleguemos a un consenso respecto a la gestión de su ministerio, ya que está marcada por la mentira, las supuestas coacciones, la colocación de afines en puestos de la Administración pública y el sometimiento a regímenes sancionados por la Unión Europea por vulneración y violación de derechos humanos. En VOX siempre velaremos por los intereses de los ciudadanos y no de sus allegados. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra, también por parte del Grupo Parlamentario VOX, doña Cristina Alicia Esteban Calonje.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 30

Buenas tardes, señor ministro. En primer lugar, quería darle la enhorabuena por su nombramiento. Señorías, vivimos una enorme crisis de acceso a la vivienda, especialmente para los jóvenes y la gente trabajadora con rentas no muy altas; españoles que tienen tremendas dificultades para alquilar o comprar un piso, y los que tienen la fortuna de conseguirlo es a costa de sobreendeudarse. Los jóvenes que logran emanciparse lo hacen de manera precaria, y esta precariedad se sostiene en el tiempo porque su capacidad de ahorro desaparece al tener que mantenerse constantemente por encima de lo que se consideraría un coste de vivienda asumible. La vivienda es asumible cuando el coste del alquiler o de la hipoteca supone un 30% de los ingresos de la unidad familiar. A este problema se le une el de las viviendas vacías que, según el INE, es especialmente alto en regiones despobladas de España y solo el 10% de estas viviendas se encuentran en las grandes ciudades. Según datos del INE, los precios medios del alquiler van desde los 336 euros en Lugo a los 819 euros en Madrid. Esa gran diferencia es producida por la ya mencionada despoblación de regiones de España, a la que no se ha puesto freno y supone una herida abierta que va a más, debido en gran medida al déficit de nacimientos en España y al envejecimiento de la población. El problema de la vivienda vacía está, pues, principalmente relacionado con la despoblación, no es de los grandes tenedores de viviendas o de los propietarios particulares. Es más fácil lavarse las manos y culpar a otros que asumir responsabilidades desde la Administración.

Uno de los retos principales de este país es construir vivienda a precios asequibles para la clase media, la gran olvidada de las políticas sectarias de la izquierda. ¿Cómo solucionamos este drama? Hasta la fecha se han contemplado diferentes posibilidades: la primera, la que impulsa el político que no sabe del tema y baja los precios del alquiler de manera unilateral. Cuando se pone un tope se descuentan los flujos de caja y se desincentiva al vendedor. Estos políticos bienintencionados crean así el efecto contrario. El Banco de España ha calculado la rentabilidad media del alquiler residencial en un 4,5%. Si a esto se descuenta el IBI y el IVA se queda en un 2,5%. Limitando el precio del alquiler por arriba entra uno en rentabilidad negativa y no merece la pena alquilar, con lo cual la vivienda se queda fuera del mercado. También se habla de ayudas al alquiler entre el 30 y el 50%, y los estudios demuestran que el precio del alquiler acaba subiendo porque el precio captura este dinero extra y los que no tienen subsidio acaban pagando más. Entonces, ¿cómo lo resolvemos? Incentivando la oferta, eliminando las trabas a la construcción, si hay abundancia de oferta el precio baja. En Cataluña, por ejemplo, se obliga a los constructores a destinar un 25% a vivienda social y, como consecuencia, han de subir los precios de las otras viviendas. En Estados Unidos, por ejemplo, se les deja libertad, pero si destinan el 25% a vivienda social se les da una ayuda. Esto es un incentivo económico para buscar implementar un objetivo social. Otra fórmula es que las grandes corporaciones puedan deducirse impuestos si compran créditos fiscales para vivienda, ejerciendo así su responsabilidad social corporativa ayudando a construir vivienda para personas con menos recursos. De esta forma se mantiene la rentabilidad del inmueble mientras baja el precio de los alquileres. Todos queremos ayudar a nuestros conciudadanos con menos recursos, pero esto no se consigue alterando los precios por imperativo legal.

En España el suelo es la principal fuente de financiación de los ayuntamientos. Es una irresponsabilidad decir que el acceso a la vivienda de la gente con menos recursos es el principal problema y luego no querer sacrificar esta fuente de ingreso político. Se debe promover la vivienda protegida a precios que sean asequibles. Esto debería ser una obsesión y una prioridad de la política de este ministerio. ¿Dónde están las políticas de vivienda social y de precios asequibles que tanto proclama la izquierda en general y el socialcomunismo en particular? No se han planteado ni políticas dirigidas a promover estas viviendas ni presupuestos decentes para ello. El problema es la alergia que le da a la izquierda el sector privado, está más preocupada por su fobia a este sector que por mejorar el acceso a la vivienda y las condiciones de vida de los españoles. La vivienda tiene que ser rentable para el constructor y asequible para el comprador y para el arrendatario. Es nuestro deber ayudar a la clase media trabajadora, esa gran olvidada por la izquierda, mediante medidas como la exención del IVA en la compra de la primera vivienda, rebajar el IBI con arreglo a la situación familiar o liberalizar suelo. Es esencial que el suelo apto para ser urbanizado lo sea, no contribuir a la rigidez del sistema y provocar una escasez ficticia de forma que se eleve el precio de forma innecesaria.

Señor ministro, la Ley del Suelo de 1956, la primera de la historia legislativa española, atribuyó a los municipios la competencia en materia de planeamiento urbanístico, un máximo descentralizador; sin embargo, la experiencia de aquella ley y de las que le han sucedido, más allá del urbanismo propiamente dicho, arrojan un resultado de corrupción en los ayuntamientos unida a la financiación de los partidos políticos y una escasa actividad pública en beneficio de la vivienda, que constituye un bien de primera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 31

necesidad. ¿Se ha planteado el ministerio esta cuestión? ¿Se propone tomar alguna iniciativa para acabar con este estado de cosas? ¿No cree el señor ministro que la carestía de la vivienda que dificulta, sobre todo para la población con renta más baja, el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, reconocido por el artículo 47 de la Constitución, se corregiría con un cierto grado de liberalización del suelo? ¿Su oposición a medidas razonables de liberalización del suelo se debe a la desconfianza que tiene el Gobierno hacia la libertad de empresa, también reconocida por el artículo 38 de la Constitución? ¿Y prevalece esa desconfianza sobre el derecho a una vivienda digna y, en definitiva, sobre el bienestar de los españoles y extranjeros que residen legalmente en España, en especial de los que tienen una renta más baja? ¿Tiene su ministerio algún propósito para promover políticamente la reforma de la fiscalidad en materia de vivienda de modo que se proteja su adquisición? Y por último, ¿no considera razonable y conveniente una reforma de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales ordenada a rebajar el IBI con arreglo a la situación familiar, esencialmente por el número de hijos menores o no independizados y/o ascendientes a cargo del titular dominical del bien gravado? ¿No vincula el Gobierno la protección de la vivienda con la protección de la familia?

El señor **PRESIDENTE**: Señora Esteban, por favor, tiene que terminar. Ha finalizado su tiempo.

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

¿No vincula el Gobierno la protección de la vivienda con la protección de la familia? Si no lo comparte, ¿por qué? Habrá que concluir que el Gobierno no busca que las familias españolas y extranjeras legalmente residentes en España accedan y conserven una vivienda digna, en contra del mandato del artículo 47 de la Constitución.

Muchas gracias, señor presidente, por su generosidad con el tiempo. Gracias, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Popular. Van a intervenir tres portavoces. Comenzamos por don Andrés Lorite Lorite.

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

Señor ministro, muchas gracias por su comparecencia y por todo lo que nos ha explicado, especialmente porque pone de manifiesto que la inactividad o inacción durante los veinte meses que lleva usted al frente del Ministerio de Fomento es una realidad. He repasado con tranquilidad el *Diario de Sesiones* y cuando usted compareció, allá por el verano del año 2018, ante esta misma Comisión, se comprometió a realizar cuestiones muy similares, por no decir las mismas que hoy se está comprometiendo a desarrollar a lo largo de la legislatura, con lo cual es patente y manifiesto que durante estos veinte meses lo que ha presidido el Ministerio de Fomento ha sido, precisamente, la inacción, la inactividad por su parte. Ya tuve ocasión de decirle en una comparecencia anterior que usted está más en otras cosas, está en la Secretaría de Organización del Partido Socialista y está en episodios que yo no voy a especificar ahora porque son de todos conocidos. Eso afecta de una forma clara al ministerio. Se lo dije en aquel momento y hoy se lo vuelvo a repetir: España necesita un ministro, llámese de Fomento o cámbiele usted la nomenclatura si quiere, pero necesita que esté a tiempo completo. Lo que no puede ser es que tenga a un ministro del ramo a tiempo parcial. Eso es absolutamente inaceptable.

Efectivamente ha llegado usted tarde, y le reconozco que ha pedido disculpas cuando ha llegado, pero me preocupa, y a mi grupo parlamentario también, lo que ha hecho usted durante esta tarde. Yo quería preguntarle a qué conclusiones se ha llegado en esa mesa bilateral, en esa mesa de la vergüenza, que es una auténtica humillación, entre otras cosas al Poder Legislativo, a las Cortes Generales, pero usted ya ha contestado, porque en cuanto ha llegado ha dicho que no puede contarnos absolutamente nada puesto que ha tenido que abandonar dicha reunión. Pero sí es cierto que ha tenido usted otro tipo de encuentros bilaterales por los que posteriormente le preguntaré, y me gustaría que nos diese razón de las conclusiones a las que ha llegado en ese tipo de encuentros bilaterales. En todo caso, lo que sí le digo con respecto al hecho que usted, junto con otros compañeros suyos del Ejecutivo, ha protagonizado esta misma tarde es que es inaceptable poner las instituciones del Estado, y en concreto las Cortes Generales, a disposición de la agenda del presidente del Gobierno, y más aún en este caso que las han puesto ustedes a disposición o al dictado del presidente inhabilitado de una comunidad autónoma, como es el señor Torra. Poner las instituciones del Estado al servicio de intereses de este tipo no parece que sea lo más adecuado, y es absolutamente reprochable.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 32

Respecto a sus funciones, a las funciones que tiene esta Cámara, la verdad es que parece que ha estado usted durante estos veinte meses más tiempo hablando con Delcy Rodríguez que compareciendo en esta Cámara. Se lo digo porque tan solo una vez ha comparecido usted en la Comisión de Fomento, dos interpretaciones a regañadientes y cuatro preguntas orales. Esa ha sido toda su actividad de control. Pero vamos a la actividad legislativa. Cero proyectos de ley, señor Ábalos, tan solo cinco reales decretos-leyes y un solo anteproyecto de ley que tiene usted previsto así está establecido en la página web del propio ministerio, que es en concreto el del sector ferroviario en materia de cánones. Pero si seguimos adelante en cuanto a su actividad, la propia IGAE nos dice que la ejecución presupuestaria del Grupo Fomento al final del ejercicio 2018 fue de apenas el 51 %, siendo, según el dato más actualizado que nos ofrece la IGAE del Grupo Fomento, es decir, a 30 de junio de 2019, únicamente del 22% la ejecución presupuestaria. Eso pone de manifiesto y avala esta cuestión que yo le estaba planteando de su inacción, esto que yo le estaba diciendo de que usted está en otras cuestiones. Ha tenido usted herramientas fundamentales, como los Presupuestos Generales del Estado del año 2018, como el Pitvi 2012-2024, al cual por cierto usted no ha aludido, o la estrategia logística; sin embargo, no los ha llevado a cabo, no ha conseguido establecer ninguno de los objetivos que allí se planteaban.

Le decía antes que usted ha tenido reuniones bilaterales, por ejemplo con la señora Colau o con la señora consejera de Infraestructuras del Gobierno vasco. Me gustaría —se ha pedido por parte de algún otro portavoz— que usted me conteste acerca de si ha habido algún tipo de conclusión, algún tipo de acuerdo, por ejemplo en la transferencia de la gestión aeroportuaria y portuaria a esas comunidades autónomas.

Mire usted, el Partido Popular es un partido de Estado. Usted ha ofrecido hoy aquí un pacto de Estado. Pero un pacto de Estado no puede excluir a nadie, sino que tiene que estar basado en los principios que marca la Constitución española, como es la unión de todos los españoles, la igualdad, la equidad y, por supuesto, el equilibrio y la cohesión territorial. Si está enmarcado en esos aspectos, sí; si está basado en acuerdos de mesa camilla o en cheques, ya le adelanto que no.

Voy terminando. Señor ministro, le iba a preguntar acerca de la Ley de Movilidad, porque nada se ha planteado, pero ha dicho hoy una cosa que me preocupa, sobre todo desde el punto de vista de mi anterior trayectoria en la Administración local. Y es que posiblemente, o por lo menos yo así lo entiendo y por eso se lo pregunto, podría invadir competencias de orden municipal, y creo que en la cabeza de todos está que tenemos que salvaguardar la autonomía local.

En otras materias, como carreteras, sin lugar a dudas la escasez de la gestión ha sido patente. Se ha puesto de manifiesto por parte de otros portavoces lo que ha ocurrido con las obligaciones de servicio público de los ferrocarriles o, por ejemplo, la trascendencia que tiene ejecutar antes de 2030 la Red Transeuropea de Ferrocarril, en concreto, ejecutar el corredor mediterráneo y el corredor atlántico en su conjunto.

Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora don Celso Luis Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, señor presidente.

Señorías, señor ministro, buenas tardes. Llevamos los gallegos muchos meses esperando una comparecencia oficial parlamentaria del señor ministro para tener información no estrictamente mediática e intentar buscar respuestas a este gran proyecto, que no es un proyecto de una comunidad autónoma, es un proyecto de Estado, que es la llegada de la alta velocidad a Galicia, la culminación de las obras y su puesta en servicio. Por eso le pido, señor Ábalos, que, por favor, me responda a unas preguntas que le voy a hacer. A usted, en su primera comparecencia en la Comisión de Fomento —yo estaba a su lado—, el 12 de julio de 2018, le preguntamos cuándo preveía la culminación y si avalaba usted el cronograma de su antecesor, el señor De la Serna, y usted, con certeza, dijo: Lo que me informa ADIF es que las obras entre Zamora y Pedralba culminarán antes de que finalice 2018 y a finales de 2019 entre Pedralba de la Pradería y Ourense. Llegó el mes de noviembre y la señora presidenta de ADIF, en una conferencia en Ourense, ratificó íntegramente lo que usted había manifestado, pero lo cierto es que estas obras no concluyeron entre Zamora y Pedralba en los plazos fijados. Por eso, las pruebas han empezado más tarde y ahora esperamos que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, con sus procedimientos, decida autorizar la línea cuando terminen esas pruebas. Pero es que tampoco las obras de alta velocidad desde Pedralba hasta Taboada han concluido en la fecha indicada, a finales del año pasado, ni tampoco

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 33

las del tramo de adaptación de la vía hasta Ourense, del tramo actual, el de la vía convencional. Así que la primera pregunta, señor ministro, es concreta. Yo le pido que la responda. ¿Cuándo prevé concluir las obras, incluido el montaje de la vía, en el tramo entre Pedralba y Ourense? Y hablo de conclusión de las obras. Y le recuerdo que las pruebas a las que usted aludió ayer en el Senado no son pruebas de la línea, son pruebas de carga de los viaductos, de la plataforma, que, por cierto, se hacen con retraso. Le tengo que preguntar también por qué no se han licitado las obras del último tramo de la línea, es decir, el tramo de nueva construcción entre Taboadela y Ourense. ADIF prelicitó en el Diario Oficial de la Unión Europea del mes de marzo que en el mes de julio se licitarían los contratos de tres tramos por importe de 118 millones de euros. ¿Por qué no se han licitado estas obras? Y, sobre todo, ¿cuándo se van a licitar? Y lo mismo le puedo decir de unas obras en la estación ferroviaria de Ourense, las obras de integración, el cubrimiento de la playa de vías y el viario rodado. En ese mismo diario oficial se dijo que se licitaría y no tenemos respuesta. Y no queremos recibir respuestas por la prensa, las queremos recibir en sede parlamentaria.

Finalmente, concluyo preguntando si es conocedor usted de que respecto a la alimentación de la línea a través de la nueva línea de alta tensión entre Conso, As Portas y la nueva subestación, que es fundamental para que esta línea tenga buenas circulaciones y un número suficiente, ni tan siquiera se ha concluido la redacción del proyecto y tendría ya que estar licitada. Por favor, le pido que nos responda. Estamos comprometidos todos con la alta velocidad. Este es un proyecto de Estado. Pondremos nosotros de nuestra parte, pero necesitamos que usted ponga también de la suya.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

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

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

Muy buenas tardes a todos. Señor ministro Ábalos, quiero agradecerle su intervención tan profusa en materia de vivienda y agenda urbana y le felicito porque le ha dedicado a este tema en su intervención trece minutos. Los he contado. A esto quiero añadir todas las veces que desde el inicio de su mandato nos ha manifestado que la vivienda, y ahora la agenda urbana, va a ser una prioridad de su ministerio. Le hemos oído hablar hoy de muchas cosas, de justicia social, de una ley de vivienda, de eficiencia energética, de alquileres, de movilidad; todas muy loables, señor ministro, pero yo me voy a centrar ahora mismo en lo importante. ¿Sabe cuál es la diferencia entre ustedes y nosotros, entre el Partido Socialista y el Partido Popular? **(Rumores)**. Digo entre nosotros sin ánimo de menospreciar a nadie, me refiero a que somos los partidos que hemos gobernado. Pues la diferencia es que sus antecesores del Partido Popular no eran de tanto palabrerío pero sí de acción. De hecho, le digo que la mayor política social de vivienda se ha hecho con Gobiernos del Partido Popular frente a las propuestas socialistas, carentes de eficacia y de credibilidad. Frente a los desahucios exprés del PSOE, una ley de protección de deudores hipotecarios, con una moratoria de desahucios ampliada hasta ahora, 2020, y que ha beneficiado a más de 100 000 familias. Frente a una campaña de zapatillas de deporte, *KeliFinder.com* —¿se acuerda?—, para buscar vivienda, porque Zapatero no construyó las 180 000 viviendas prometidas, un Plan de alquiler de vivienda 2013-2016 que incentivaba ya el alquiler y la rehabilitación y que ha beneficiado a 340 000 familias.

¿Y qué ha hecho usted, señor Ábalos, desde que llegó al Gobierno? Lo único que nos ha ofrecido ha sido un discurso vacío, anuncios propagandísticos que lo único que han hecho ha sido sembrar incertidumbre, contraer la oferta y que sigan aumentando los precios del alquiler de viviendas. Se le recordará por eso, señor Ábalos, y también por el *Delcygate*. Sepa que a la única persona que le ha resuelto tener un alojamiento apropiado ha sido a la señora Delcy Rodríguez en la sala VIP de Barajas. Nada más. **(Risas)**.

Vamos un poquito más en serio. Sus medidas estrella son: Plan 20 000 viviendas y control de precios del alquiler. ¿Usted se lo cree? ¿De verdad se cree, señor Ábalos, que con 20 000 viviendas va a solucionar el problema de la vivienda en España? Por favor, no lo considere una falta de respeto, pero me parece un iluso. Solo en Cataluña tiene 125 000 demandantes de vivienda; en Madrid, 23 000; en Canarias, 15 000 demandantes de vivienda, y son las comunidades autónomas donde hay más problemas, donde hay mayor subida de precios porque no hay viviendas. Y dentro de las encomiendas de Sepe que usted anuncia siempre no hay ninguna que pueda ser ejecutada a corto plazo. Y si se lo cree, como se creyó su decreto de alquileres, le invito a que analice el resultado. ¿Usted ha hecho un seguimiento, señor Ábalos?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 34

Nosotros, sí. Según datos de ayer mismo el precio del alquiler ha subido en España un 3,8% en variación mensual y un 8,3% en variación interanual, y preferentemente en Madrid, Barcelona, Canarias y Baleares.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, por favor.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Ese es el balance de su decreto de alquileres, ese es el resultado de un decreto que ya le dijimos que no iba a funcionar porque no atacaba la raíz del problema. Además, no solo lo decimos nosotros, lo dice su ministra de Economía y se lo dice también el Banco de España. Entonces, cuéntenos, señor Ábalos, qué va a hacer, porque por un lado tiene una medida estrella, que son las 20 000 viviendas, y por otro lado el control de los precios de alquiler. Eso es querer aumentar la oferta y controlar los precios, es decir, es como querer llenar de líquido un colador, eso hace aguas, señor Ábalos. Yo lo que le digo es que elija, que elija qué es lo que quiere hacer. Queremos saber si va a seguir creando inseguridad jurídica, que solo contrae la oferta de alquiler, solamente para contentar a sus socios de Podemos. Elija qué es lo que quiere hacer, eso o a lo mejor irse, que es lo que nos puede beneficiar más a todos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista hay dos portavoces también. En primer lugar, tiene la palabra don César Joaquín Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Buenas noches ya a todos y muchas gracias.

La verdad es que esta comparecencia no solo era para escuchar qué decía el ministro, sino también para ver la posición que van a tener en esta legislatura el resto de grupos parlamentarios.

Quiero empezar la intervención haciendo un reconocimiento a Manolo Taguas, que ha fallecido, que fue secretario general de Comisiones Obreras —Ferroviario—, que fue un hombre que luchó por las infraestructuras, luchó por el trabajo y hay que hacerle un reconocimiento hoy aquí porque creo que es lo que tiene que marcarnos el camino que tendría que seguir esta Comisión, trabajo digno e infraestructuras dignas para los ciudadanos. **(Aplausos)**.

Decía antes que era interesante ver la intervención del ministro, pero también la intervención de los portavoces para saber qué podemos esperar del resto de los partidos políticos. Creo que ya el tablero de juego se ha repartido; ya se ve qué podemos hacer y cómo vamos a tener a cada uno de los partidos. Sabemos que a VOX, aunque habla mucho de los españoles, le interesa más Venezuela que los españoles, y voy a intentar que sea la única referencia a VOX porque, sinceramente, creo que la mejor forma de intentar evitar que el eco de algunos llegue —además, un eco que no habla de infraestructuras, no habla de transportes, no habla de los ciudadanos españoles— es intentar obviarlo. Entonces, será la única referencia que haga porque creo que va a ayudar a la dinámica parlamentaria y, sobre todo, a la limpieza parlamentaria y a la dinámica de esta Comisión.

Lo que sí me ha sorprendido de estas intervenciones ha sido la posición del Partido Popular, lo reconozco. El Partido Socialista, el ministro de Transportes, ha propuesto un pacto de Estado por el transporte, por la movilidad, y nosotros esperábamos que el Partido Popular estuviera ahí, porque creemos que en algún momento a lo mejor puede llegar a gobernar, y sería interesante que un partido que se define de Estado lo primero que hiciera en esta comparecencia es hablar de lo que les interesa a los españoles, el transporte, la vivienda y cómo conseguir vertebrar este país para que todos nos sintamos iguales, y ha vuelto a desaprovechar la oportunidad hablando de otras cosas. **(La señora Zurita Expósito: Hemos hablado de todo, de todo)**. Señores del Partido Popular, el Pleno es un espacio muy interesante para el espectáculo que montan todos los días, pero la Comisión debe ser un espacio de encuentro en el que consigamos ponernos de acuerdo en algunas cosas, y creo que hoy han desaprovechado esa oportunidad. Ciudadanos ha dicho claramente que está dispuesto a que podamos hablar de un pacto de Estado por las infraestructuras, la movilidad y de cómo se define este país. Señores del Partido Popular, ¿toda la legislatura van a seguir en esa dinámica de no construir, de destruir, en la dinámica de buscar la forma de hacer una oposición que no sirva para nada? Algunos, cuando decidimos dedicarnos a la política era para cambiar la vida de los ciudadanos, y eso se consigue hacer desde el Gobierno y desde la oposición; ustedes están renunciando a hacer política desde la oposición; se ponen al lado de VOX y renuncian a defender a los ciudadanos de este país en lo que les interesa. Es muy curioso escuchar las palabras del portavoz del Partido Popular decir: un año de inactividad del Partido Socialista y del ministro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 35

de Fomento. Ya me gustaría esa inactividad cuando gobierna el Partido Popular. Un año de Gobierno del Partido Socialista, 720 millones de euros para Extremadura, un año de inactividad; los seis años y medio del Partido Popular para el tren fue exactamente lo mismo, 720 millones de euros. El ministro puede ser muy inactivo, pero tiene una eficacia imparable comparada con lo que hace el Partido Popular cada vez que gobierna. Yo creo que el Partido Popular que ha gobernado este país y que aspira a gobernar este país tenía que ver lo que ha hecho cuando ha gobernado para no reprochar determinadas cosas, porque se le pueden venir en contra.

Se ha hablado del AVE a Galicia —tenemos elecciones próximamente— y hay un gráfico muy curioso que dice: Por qué el AVE a Galicia va a llegar más tarde de lo que tenía que llegar. **(Muestra una fotocopia de un periódico)**. Durante el Gobierno del Partido Popular las obras se retrasaron una media de cuarenta meses —cuarenta meses—, en algunos casos llegaron hasta setenta y un meses de retraso. Entonces, ¿por qué se pregunta el Partido Popular que cuándo va a llegar el AVE a Galicia y que por qué se produce este retraso? Yo, si fuera del Partido Popular y gallego, lo mejor que haría es no hablar, porque sinceramente estando en elecciones, viendo lo que ha hecho Rajoy, viendo lo que ha hecho Feijóo callándose cuando pasaba eso, creo que no le viene muy bien esa otra estrategia electoral que sigue usted.

Creo, obviando a los dos partidos que han decidido salirse de la dinámica parlamentaria de ponernos de acuerdo, que el resto tenemos que buscar la forma de ponernos de acuerdo en varias cosas. Hasta ahora, las infraestructuras en este país se han planificado teniendo en cuenta más el hormigón que la movilidad de los ciudadanos. Tenemos que conseguir planificar las infraestructuras pensando en garantizar la movilidad por encima del hormigón. El Partido Popular hablaba, por ejemplo, del Pitvi. Cuando uno echa la cuenta de las obras que aparecen en el Pitvi, que es 2012-2024, y lo que ponían en presupuestos la conclusión que se saca es que esas obras no se harían ni en cuarenta años. ¿Saben lo que estaban haciendo con el Pitvi? Engañar a los ciudadanos, que es lo que han hecho permanentemente cada vez que gobiernan este país; hay que buscar la forma de intentar evitar que, con las infraestructuras de transporte, los ciudadanos se sientan engañados, frustrados. Sobre todo quiero hacer una reflexión para todos los que estamos hoy aquí: no tenemos que utilizar las infraestructuras como elemento arrojado entre las regiones, las comunidades autónomas y los ciudadanos de distinto sitio, sino que nos tienen que servir para unirnos. Y hoy, de partidos incluso que se declaran nacionalistas, he entendido —quiero entenderlo así— que están dispuestos a que nos pongamos de acuerdo para garantizar la movilidad de todos los ciudadanos españoles en igualdad de condiciones. Lo han dicho los partidos nacionalistas. Lo curioso es que escuchando al Partido Popular y a su partido hermano, los que quieren superarse el uno al otro, de lo único que hablan es de otros países pero no de los intereses de los españoles. Tenemos que buscar la forma de garantizar que las infraestructuras nos sirvan para unir, que los ciudadanos no se sientan frustrados por la situación que viven cada año, por ver cómo se retrasan las obras, por ver cómo no nos sentimos iguales; tenemos que buscar la forma de que todos los ciudadanos sintamos que tenemos las mismas oportunidades de desarrollo a través de las infraestructuras, que nos garanticen que todos nuestros productos y mercancías pueden salir en igualdad de condiciones, y eso tenemos que conseguirlo con un gran pacto. Hasta ahora creo que la mayoría de los partidos que estamos aquí tenemos esa intencionalidad, menos el Partido Popular y su hermano pequeño, VOX; hoy es su hermano pequeño, mañana seguramente sea el mayor y viceversa.

Como decía, en los últimos años las infraestructuras de transporte se han planificado de una forma muy errónea, porque se definían planes sin el cronograma, como el Pitvi; porque no se decía con qué se iban a financiar, y porque se veía cómo el Gobierno del Partido Popular utilizaba partidistamente cada uno de los presupuestos para poner partidas presupuestarias que después no ejecutaba, sabiendo que no las iba a ejecutar. Ahora tenemos un país en el que la mayoría de los ciudadanos se sienten indignados y en el que todos se sienten agraviados. Hay unos desequilibrios brutales: mientras hay comunidades autónomas donde se pueden recorrer 600 kilómetros en AVE en dos horas y media, hay regiones, como Extremadura, donde recorrer 400 kilómetros lo tenemos que hacer en casi seis horas, y eso es por las políticas del Partido Popular. Tenemos que conseguir que las infraestructuras, como digo, nos hagan a todos iguales, que tengamos las mismas oportunidades de desarrollo y que seamos mucho más competitivos. Vuelvo a animar una vez más al Partido Popular a que se una a esa dinámica.

En esta Comisión se van a debatir muchas cosas. Vamos a hablar de infraestructuras, pero sobre todo tenemos que hablar de movilidad y de derechos laborales. Y hay una cosa que siempre hemos reclamado desde el Partido Socialista y vamos a seguir reclamando: tenemos que buscar la forma de que las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 36

contratas que se hacen desde las empresas públicas que dependen de Fomento o de cualquier entidad pública garanticen unas mínimas condiciones laborales. Es cierto que hay unas herramientas de competencia que a veces impiden que se pueda hacer todo lo que creemos que es razonable, pero, si no conseguimos que el dinero público sirva para garantizar que los ciudadanos se sientan iguales, que los trabajadores se sientan con derechos, tendremos un problema en los próximos años.

Termino, porque mi compañera tiene que hablar de una parte muy importante, que es la parte de vivienda, uno de los pilares de este ministerio, agradeciendo al ministro de Fomento su actitud. Hay dos tipos de políticos: uno, los que miran el toro desde la barrera, no se mojan y se les suele criticar muy poco, incluso se pueden pasar toda la vida en política sin hacer nada; y otros, que se tiran al toro, buscan soluciones a los problemas, buscan meterse en charcos para solucionar los problemas, que es para lo que estamos los políticos, y seguramente se lleven críticas, pero yo reconozco que prefiero el segundo tipo de políticos, que sirven para mejorar la vida de la gente. Los primeros pasarán sin pena ni gloria, pasarán muchos años en política pero no servirán para hacer política de verdad, garantizando que los ciudadanos nos sintamos representados y sintamos que tenemos políticos que piensan en nosotros.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

La señora **BRAVO BARCO**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor ministro. Es para mí un honor poder participar en este debate parlamentario para exponer en nombre de mi grupo las líneas políticas fundamentales que los socialistas defendemos en materia de vivienda. Pero antes de iniciar mi intervención, permítanme que felicite al ministro por su designación para continuar al frente de esa cartera.

El Grupo Parlamentario Socialista está completamente seguro de que las políticas de vivienda son una auténtica prioridad para el ministerio que usted dirige, y buena prueba de ello es la labor que el ministerio ha desplegado este último año y medio para elaborar nuevas normas y planes que permitan solventar las dificultades que encuentran los ciudadanos a la hora de acceder a una vivienda digna. Por cierto, es un trabajo que obedece a un mandato imperativo, porque no debemos olvidar que la Constitución establece en su artículo 47 lo que sigue: «Todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho...». Como acabamos de ver, la Constitución consagra un modelo social a la hora de proclamar el derecho a una vivienda digna, y es alentador, señor ministro, observar que tras estos años de regresión de políticas públicas en materia de vivienda, por fin, con la llegada del nuevo Gobierno empieza revertirse la situación y en pocos meses se han dado ya unos importantísimos primeros grandes pasos en la dirección correcta. En concreto, me refiero al Real Decreto-ley 7/2019, de 1 de marzo, de medidas urgentes en materia de vivienda y de alquiler, recientemente refrendado en todo lo sustancial por el Tribunal Constitucional y que contempla medidas tales como favorecer los remanentes de tesorería para que los ayuntamientos los puedan emplear en sus parques públicos de vivienda. Pero este real decreto-ley es solo el comienzo. Las medidas de futuro anunciadas por el Gobierno son aún más alentadoras y, por supuesto, están todas encaminadas a hacer efectivo el derecho a una vivienda. Por ejemplo, mi grupo parlamentario aplaude que el ministerio anuncie que publicará el índice de precios de alquiler a finales del mes de marzo. Por otra parte, su ministerio ha subrayado que la inversión en políticas de vivienda, según datos de Eurostat, sitúa a España en torno al 0,11% del producto interior bruto, muy por debajo de la media europea, que está en el 0,57%. Para paliar esta situación, el Gobierno progresista, PSOE y Unidas Podemos, apuesta por incrementar el presupuesto destinado a estas políticas. En este sentido, apoyamos un aumento de la inversión para aumentar la oferta de viviendas de alquiler, incrementar las ayudas y limitar la subida de los precios. Y tengan ustedes claro que por parte del Grupo Socialista no va a faltar dedicación, responsabilidad, consenso, diálogo y trabajo, porque no vamos a estar tranquilos mientras haya personas sin techo. A ello nos vamos a dedicar y sepan que tan ingente tarea, por compleja que sea, la vamos a afrontar sin descanso y sin olvidar la clara dimensión social que la Constitución establece en materia de vivienda. Estamos hablando de familias, estamos hablando de personas. La vivienda es un derecho, no es una mercancía, y porque es un derecho y no es una mercancía debo mostrar mi satisfacción al conocer que el Gobierno ya trabaja en el incremento del parque público de viviendas para arrendamiento social, propiciando la construcción y rehabilitación de 20 000 viviendas. El Grupo Socialista también aplaude que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 37

el ministerio desee reorientar los programas del plan estatal, desarrollando dos planes diferenciados: uno de rehabilitación y regeneración urbana, y otro de acceso a la vivienda.

Señor presidente, concluyo. Hay una gran diferencia entre el pasado reciente y el presente. En el pasado reciente las viviendas sociales se malvendían a los fondos buitres y en el presente se anuncian políticas de vivienda que hacen pensar en el futuro con esperanza. Las políticas que usted ha anunciado para esta legislatura, señor ministro, marcan una diferencia abismal con el pasado, y le felicito por ello. Con políticas así los ciudadanos sabrán que cuentan con un Gobierno que vela por las familias y por sus necesidades. Y entre apostar por los fondos buitres y apostar por las familias, el Gobierno ha elegido apostar por las familias. Por todo ello, le felicito. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Oídas todas las intervenciones de los grupos, tiene la palabra ahora para contestarles el señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el señor José Luis Ábalos.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Muchas gracias por las intervenciones y, en general, por el buen tono, constructivo y respetuoso. Creo que es la mejor forma de entenderse, por otra parte.

Empezando por el final, señor Lorite, entiendo que de gestión me ha hablado poco. Ha hablado más de mí, lo cual es una valoración personal; igual es peor que la que ha expresado aquí, igual se ha reprimido, pero yo puedo entenderlo. La última vez que usted ejerció ya me dijo lo mismo; entonces, casi me remitiría a lo que le contesté en su momento y no lo alargábamos más, pero quiero decirle algunas cosas. Yo he comparecido más veces, otra cosa es que usted no fuera diputado, no lo sé. Esto no es opinable y, además, es fácil demostrarlo. Aquí está Celso, expresidente de la Comisión, para dar fe; no hace falta que se lo diga yo. Él fue siempre muy diligente y siempre gozó de mi respeto como presidente de la Comisión, con independencia de que cada uno sepamos lo que pensamos y dónde estamos, pero eso no obsta para que yo valorara la Presidencia del señor Celso, porque la compartí un tiempo. Por lo tanto, no fue una sola vez, fueron más. Además, más allá de mi voluntariedad, se me pidió comparecer y yo lógicamente debía acceder a esas comparecencias. Tratamos algunos temas importantes más allá de la presentación de los planes. Tuvimos el debate del taxi y del tren de Extremadura, hablamos de las bonificaciones... Hemos hablado de bastantes cosas. También es verdad que me hubiera gustado comparecer más, pero tuvimos varias campañas electorales, un bloqueo y, finalmente, hemos conseguido comparecer porque se ha logrado la investidura. Antes, por más quisiéramos todos, fue imposible.

Evidentemente, en un tiempo tan corto, aunque hubiéramos iniciado los proyectos de ley, ni siquiera hubiéramos tenido tiempo para su tramitación. Por eso tuvimos que recurrir a algo que cuestionaron ustedes mucho y que fue la figura del real decreto-ley. Tanto la cuestionaron que uno de los yo llevé y para el que conseguí la aprobación ustedes lo llevaron al Tribunal Constitucional. Por cierto, lo perdieron en la parte sustancial que tiene que ver con la urgencia y la necesidad, que es lo que caracteriza o justifica un decreto-ley. Este lo perdieron recientemente y era el que afectaba a la vivienda, que entiendo y deduzco que para ustedes ni era urgente ni era necesario, porque esa fue la fundamentación de su recurso.

El Gobierno del Partido Popular entre 2012 y 2017 dejó de ejecutar el equivalente a un ejercicio completo. Entiendo que a usted le parezca poco nuestra gestión y yo también creo que siempre se puede hacer más —deberíamos haber hecho más, me encantaría haber hecho más—, pero en cuanto a lo de mejor o peor son siempre términos de comparación y tenemos que acudir a los datos. Si nuestra ejecución es baja con un incremento del 80 % de la inversión con respecto a ustedes, ya me dirá cuál es la suya. Nosotros hemos licitado en 2019 contratos por un importe de más de 14 300 millones; de tal importe, el 75 % corresponde a proyectos de inversión. Por tanto, la licitación en proyectos de inversión fue de más de 10 700 millones, un 60 % más respecto al cierre de 2018. La adjudicación de proyectos de inversión en 2019 fue de más de 6 400 millones de euros, un 77 % más que el año anterior. En conjunto, hemos licitado 16 000 millones de euros desde que llegamos al Gobierno, lo mismo que licitó el Partido Popular entre 2014 y 2017, es decir, el equivalente a cuatro años. Entiendo que si lo nuestro es poco, lo del Gobierno del Partido Popular ya le parecerá intolerable.

Dicho esto, como tampoco ha entrado en cuestiones más concretas, quiero advertir a los grupos que yo venía con el propósito de plantear un poco los objetivos y los planes estratégicos de lo que va a ser la legislatura, y eso no obsta para que comparezca, aclare o conteste a través de cualquier iniciativa parlamentaria, bien sea Comisión, bien sea la acción de control al Gobierno y por tanto preguntas orales o preguntas escritas, pero además de ello sepan que cuentan también con la cooperación de todo el equipo del ministerio, que buena parte está aquí presente —tenemos aquí al presidente de AENA, al

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 38

subsecretario, al secretario general de Transportes, el secretario general de Vivienda, veo al presidente de Renfe, etcétera—. En fin, sepan que está todo a su disposición para cualquier caso y situación.

Hay otra cuestión que se me ha planteado de manera concreta —puede haber muchas cosas concretas, pero obviamente tendremos tiempo de ir desbrozándolas—. Se me ha planteado la cuestión sobre el AVE a Galicia. Celso me ha hecho referencia a una comparecencia mía —he tomado aquí la nota— del 12 de julio de 2018. Pues bien, el 12 de julio de 2018 yo llevaba un mes de ministro, y de ahí lo único que puede rescatar es mi buena fe, mi buena intención de asumir la gestión anterior. Además se acordarán de que dije claramente que asumía todos los compromisos del Gobierno anterior porque de lo que se trata es de dar seguridad y estabilidad. Otra cosa es luego lo que me he encontrado, pero yo en ese momento manifiesto buena intención. Lamento que no se me interpretara bien, pero yo he tenido mucho interés en esto, muchísimo. Además, a la hora de responsabilizar de ADIF precisamente lo tuve todo muy en cuenta, me interesó y no soy gallego, pero para mí esto siempre ha sido una prioridad. Las obras concluyeron en Zamora-Pedralba en plazo; las pruebas se están finalizando. Por cierto, con ERTMS, no con ASFA, como se pretendía en la legislatura anterior. Las obras de Lubián-Taboadela están finalizando; y la cadena de pruebas..., en fin, en el sistema ferroviario son varias y hay que probar cuatro subsistemas: la infraestructura y la vía, la energía y las instalaciones de señalización; se llama aplicación del 402. El problema fue que hubo que desbloquear veintisiete contratos paralizados o suspendidos en el periodo 2013-2016, cuando gobernaban ustedes, y no un par de meses, tres años. No obstante, las obras acabarán en primavera. Le puedo poner un ejemplo de lo que es engañar al ciudadano ya que está el diputado de Asturias. Con todas las obras paralizadas en 2015 y los túneles sin finalizar, en diciembre se comunicó que en la variante se pondría servicio en junio de 2016 y está todo parado. Esa es la diferencia.

Con respecto a la vivienda, dicen que la izquierda no hace nada. Pues bien, este es un argumento consistente, es un juicio de valor total. ¿Cree que veinte mil viviendas van a solucionar el problema de la vivienda? Obviamente, no, veinte mil no deja de ser una experiencia, poner en marcha una experiencia. ¿De esas veinte mil, qué llevamos, cuatro mil? Bueno, las que no teníamos. Ahora bien, si me dice que con veinte mil no solucionamos y lo mejor es no hacer nada, es otra opción, pero nosotros movilizamos suelo público para tratar de entrar en esta experiencia e ir a por más, a mí me parece que es lo que tenemos que hacer, animar y conseguir muchas más de veinte mil, claro que sí. Me dice que nuestra política es solamente intervención en precios para el alquiler y el Plan 20 000, pero yo creo que he dicho más cosas. Igual no se me ha entendido bien, igual los trece minutos tendrían que haber sido veintiséis, pero les hubiera cansado mucho, me habrían reprochado lo contrario. Yo he hablado del Plan Nacional de Rehabilitación Nacional y de que hay que acometer actuaciones a escala. También del nuevo Plan de ayuda a la vivienda, y en ese plan de ayuda vamos a tener que hablar también de las bonificaciones.

He hablado también de alguna actuación que requerirá, porque efectivamente no hay recursos públicos suficientes y porque además tenemos que ser ambiciosos, de la colaboración privada. Y lo he dicho; no tienen por qué presumir que la rechazo. La portavoz de VOX también ha hablado del papel de la inversión privada, y yo lo acepto porque, por ejemplo, cuando planteamos el derecho de actuar sobre el derecho de superficie, estamos invocando la participación privada para que pueda hacerse porque para solventar el problema necesitamos actuaciones de escala, que se multiplique mucho; no veinte mil, ¡claro que no! Necesitamos favorecer que eso se produzca y por eso ofrecemos la idea del derecho de superficie, que tenemos que desarrollar, no obstante, que tampoco es fácil porque, lógicamente, la inversión privada participa si tiene garantías y si tiene beneficios. Es evidente; si no, no participa. Y lo mismo en el Plan de Rehabilitación Nacional. Necesitamos mover recursos de la inversión privada y necesitamos también generar mucha oferta para que los precios puedan bajar. Ahora, nosotros tratamos de intervenir en aquello que se ha saturado y donde se ha desbordado la situación, y cuando planteamos intervenciones, lo estamos haciendo en zonas tensionadas, en zonas donde claramente y a partir de lo que nosotros vamos a exhibir, que es el indicador de precios, conviene una actuación. En todo caso, nos gustaría que fuera también una actuación incentivadora y que fuera acompañada de algún beneficio fiscal que ayudara o animara a participar de esta política. Por tanto, no reduzca tanto. Ahora, si usted quiere que sea así, llévese esa opinión; no habrá servido de mucho tampoco mi comparecencia, lamentablemente.

En cuanto al Grupo VOX, he notado dos portavocías muy distintas. Una hablaba de vivienda. Se podrá discrepar o no; hay cosas que ha dicho que son ciertas, a mi juicio, por ejemplo, cuando se habla desde el Partido Popular de la política de vivienda; usted misma ha hablado de que hay que liberar suelo. Tenemos una experiencia no muy positiva, que fue la liberación del suelo del año 1993, que, efectivamente, ha dado pie a parte del diagnóstico o de la descripción que usted ha trazado. Pero el precedente está ahí,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 39

en esa fecha. Como también tenemos claro que el Banco de España, cuando sacó el estudio después de aprobado el Real Decreto-Ley de medidas urgentes para la vivienda, nos dijo que el incremento de alquileres en torno a un 50% se produjo como consecuencia de la reforma del Gobierno del señor Rajoy. Lo que pasa es que ese argumento no lo teníamos en el debate, vino después. Quiero decir que podemos discrepar o no; es normal que tengamos que discrepar, pero le agradezco que se haya centrado en su posición respecto de la vivienda.

La otra portavoz —no sé si lo tienen organizado así o empiezo a visualizar dos VOX; da igual, no me voy a meter en sus cuestiones internas— no me ha aportado nada sobre movilidad, que sería la otra pata importante. Entiendo que todo está bien. En cuanto a lo del puerto de Valencia, no van por ahí los tiros. Ya le digo que no está informada adecuadamente. Ha citado a mi pareja; yo me comprometo públicamente a no meterme nunca con su pareja. Vaya por adelantado. **(Aplausos.—Una señora diputada: ¡Muy bien!)** Tampoco deja de ser una «rareza» que mi mujer, que es policía, trabaje en las juntas locales de seguridad. Debe ser una gran contradicción; no sé qué hace una policía en juntas locales de seguridad, pero bueno, sigue siendo policía en servicios especiales. Yo me comprometo a no meterme nunca con nadie de su familia ni siquiera en un tema donde este, en el que no hay ninguna necesidad. Con esto conecto con una inquietud que usted también me ha planteado sobre un asistente. ¿Cuál es el criterio para nombrar un asistente? Pues el mismo criterio que utilizan ustedes para los suyos aquí en el Congreso, del que no he tomado nota de ninguno, por cierto, y a ninguno de los cuales persigo. No sé cómo los nombran ni me importa. Sé que los nombrarán en razón de la confianza que ustedes tengan, de lo que les aporte. Yo tengo en ese espacio, como todo ministro, cinco asesores que puedo elegir; son cargos de confianza, personal eventual de confianza y, como lo dice la palabra, fundamentados en la confianza. No son funcionarios; podrían serlo pero no es necesario.

Aprovecho para decirlo porque me lo ha planteado la portavoz de Ciudadanos hablando de Koldo; lo han hecho muy importante, sepan que no tienen ningún cargo público para hablar así de alguien. ¿Son conscientes, imagino, de que no tiene ninguna responsabilidad pública y ustedes lo manosean como bien les viene? El Grupo Ciudadanos tiene diez diputados. Bueno, ¡menos mal! En Alicante, ya que yo soy valenciano también, ustedes tienen dos diputados provinciales y tienen nueve asesores. Eso está bien, imagino, porque son de Ciudadanos. O sea, como si fueran casi dos ministros; pero eso le parece bien. A ver si le va a parecer a usted como el otro día al señor Cantó, que dijo: Qué vergüenza el servicio de playas de tal municipio, y luego resulta que el concejal era de Ciudadanos. **(Risas)**. Pues un poco se me ha desvariado por ahí. En fin, yo no voy a entrar en esta provocación. Yo pensé que lo de las cuarenta maletas estaba caducado. Pero, ¿sabe lo que me sabe mal? ¿Por qué deja mal a su compañera de esta mañana? ¿Por qué la tiene que enmendar? Ella ya hizo su faena, no hace falta que usted la rectifique, no hace falta que usted la deje en evidencia; ella ya hizo su función en el ámbito que correspondía y de usted, seguramente, se esperaba que hablara de infraestructuras y no dejara mal a su compañera. ¿No lo hizo bien hoy? ¿Lo ha tenido usted que arreglar? No voy a caer en la provocación.

En cuanto al Grupo de Podemos, en esto vamos a tener que trabajar todos. Ya lo dije en la sesión de control la semana pasada, cuando se me hizo una pregunta sobre vivienda. Los que quieren sí que me preguntan sobre el ministerio; otros se empeñan en no hacerlo. En el Senado ayer, en la sesión de control, respondí varias preguntas, una sobre el aeropuerto de Palma, otra sobre el AVE a Galicia, otra sobre carreteras en el Pirineu que me planteó Esquerra Republicana. Sí, luego hay otros que no, que no les va esto y me preguntan otras cosas. Pero la semana pasada, en la intervención sobre el mercado de la vivienda en la sesión de control ya lo dije. Tenemos que establecer un amplio debate y diálogo entre las administraciones, porque además este es un tema —como aquí se me ha recordado insistentemente— donde la competencia básicamente es municipal y autonómica. Nosotros lo que hacemos es acompañar, favorecer, incentivar; en los casos en los que se deje se puede hasta liderar en algunas ocasiones una agencia o una estrategia definida, pero es evidente que aquí la competencia está donde está. Y, por lo tanto, hay que hablar con las administraciones que intervienen en el planeamiento urbanístico y en la vivienda, porque todo esto que hemos hablado de vivienda sin estas administraciones no hay nada que hacer. También hay que hacerlo con las entidades ciudadanas, sociales, con los profesionales, con los inversores. Tenemos que llegar a un acuerdo. La afectación, el impacto que puede tener una medida de intervención en precios en zonas saturadas de un modo coyuntural, temporal es, como ha dicho el propio Banco de España, mínimo con respecto al resto del mercado. La moratoria que amplía el plazo para los deudores hipotecarios en situación de vulnerabilidad que me ha planteado no es competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sino del Ministerio de Economía, pero sí que le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 40

puedo decir que va para el próximo viernes a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos con el propósito de hacer lo mismo, de prorrogarlo.

En cuanto a lo que me plantea el señor Mayoral del régimen sancionador de VTC, la verdad es que está elaborado y si no se hizo antes fue, precisamente, porque hemos estado en una situación de en funciones y no veíamos oportuno sacar adelante este reglamento. Pero estaba elaborado en el tiempo en el que nos comprometimos. Yo creo que ahora que ya estamos en plenitud de funciones y en capacidad de responder frente a los compromisos, es el momento de poder sacarlo. En cuanto a las otras cuestiones, ya me ha contextualizado cuál es el origen y también dónde situar el debate sobre la liberalización ferroviaria. Vamos a tener tiempo, obviamente, y vamos también a atender a los bomberos. Sé que de todas formas esto de los bomberos solitarios se acoge a la legislación, pero eso no quita para que le echemos una ojeada. Es un tema que vamos a ver cómo se puede arreglar.

En cuanto al portavoz de Esquerra, hemos hablado muchas veces de las inversiones en Cataluña, del déficit, etcétera. Han sido muchas las interpelaciones que ha habido. Efectivamente hay una agenda, que nosotros hemos denominado, agenda para el reencuentro, en la que hay un capítulo para el tema de las infraestructuras. Es verdad que hay que hacerlo para que esas inversiones no sean declaraciones de buenas intenciones, para que sean compromisos y tengan importes y fechas. Usted me dirá: siempre dice lo mismo, pero es que es así, sin presupuesto no hay cómo 'calendarizar' nada, ni siquiera proveer inversión. Así que el Gobierno va a esforzarse en conseguir un presupuesto que recoja esas demandas.

En cuanto a vivienda, si le parece bien lo que he dicho anteriormente, creo que sirve para responderle.

Contesto al diputado del BNG. Ya hemos hablado del AVE a Galicia. Me ha dicho que no va a insistir en los acuerdos de investidura, porque entiendo que está convencido de que están para cumplirse. Por tanto, no hay que insistir más. Me ha dicho que le respondiera claramente si vamos a promover una investigación independiente sobre el accidente del Alvia. Ahí sí que me ha pedido que sea concreto. Le voy a decir el problema que tenemos. En mis primeros cien días como ministro me reuní con las dos plataformas. Felicito a la portavoz de Ciudadanos por haberlo hecho hoy, además se lo agradezco, incluso como diputada, porque así también se sensibiliza. A mí me sensibilizaron mucho, porque enfrentarte a protagonistas de una tragedia de estas es duro, pero siempre sirve. Nos reunimos con dos plataformas —es una de ellas la que insiste en esta cuestión— y nos plantearon que pidiéramos perdón como Gobierno porque no lo había hecho ningún Gobierno anterior. Este Gobierno acababa de llegar y no tuvimos ningún problema en pedir oficialmente perdón, y acabábamos de llegar. Nos dijeron que nunca habían sido recibidos así, y nosotros no éramos el Gobierno que estaba en aquel momento. También nos pidieron que no hubiera nadie en ningún puesto de responsabilidad que hubiera tenido esa misma responsabilidad cuando ocurrió el accidente. Habían cambiado los responsables pero identificaron a una persona que estaba en Renfe; hablamos con ella y renunció. Creo que no nos queda nada más. Lo de la Comisión en las Cortes lo apoyamos.

También pidieron hacer una segunda investigación independiente, tal como Europa asumía. El problema es que lo pedimos, pero nos dijeron que no; si la comisión es independiente... Por eso les he dicho que nuestro propósito es tener una verdadera comisión independiente, con recursos. Actualmente, las comisiones de accidentes no tienen medios, no tienen recursos, y pese a todo están cargadas de incompatibilidades, están muy limitadas. Por tanto, hay que crear una verdadera comisión, quizá no permitirse tres, pero una que tenga recursos, con capacidad para dirigirse a expertos, para retribuir, y que todo eso le dé la verdadera independencia. Ahora mismo es una comisión independiente en su funcionamiento y en sus decisiones, pero dependiente del ministerio. De esa experiencia nació nuestra iniciativa de promover esa. A partir de ahí, si esta Comisión decide llevarlo adelante, ¿qué problema puede tener este Gobierno, si no estamos implicados? Ningún problema. Entiendo que Europa observó muchas debilidades en esa investigación, y me comprometí con la comisaria a colaborar. Tuve una reunión sobre este tema nada más ser nombrado ministro en la que me planteó las debilidades que tenía todo este sistema; ya me encontré con las debilidades que tenía esta cuestión.

Nuestro compromiso es cierto y sincero. No nos oponemos, en absoluto, pero hay que hacerlo posible. Lo que no podemos hacer es obligar a nadie, sobre todo, cuando apelamos a la independencia. No podemos decir: ¡sé independiente, asume esta orden! Es una contradicción. Lo que estamos planteando es una comisión que goce de toda la independencia y que no dependa ni siquiera de recursos del ministerio. Podemos seguir hablando de ello. Yo voy a entrevistarme con ellos nuevamente. Creo que de todo lo que se me planteó esa es la única cuestión que queda pendiente. Como vamos a hablar con ellos, no hay problema.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 41

De las cuestiones que me ha planteado la portavoz de Ciudadanos me quedaría con lo de la auditoría de proyectos. Nosotros ya encargamos a la AIReF una evaluación sobre los proyectos de inversión. Hemos buscado una fuente al margen, porque, además, luego nos ayuda en las conclusiones. El resto creo que se lo he ido contestando más o menos. Ya no será un incumplimiento, lógicamente, porque esperamos que nos recuerden algunos proyectos y algunos temas. Usted ha hablado de incumplimientos. Pueden serlo, o pueden ser simplemente seguimiento, como ustedes quieran, pero el ejemplo que ha puesto del tren de Extremadura es de los que menos vale. Ya le ha dicho el portavoz del Grupo Socialista que si en algo nos hemos esforzado ha sido en el tren de Extremadura que, por cierto, arrastraba un abandono lamentable desde hacía mucho tiempo y que en algún momento ha sido utilizado como exponente de la desidia o del abandono de determinadas zonas de España, de la desatención y, por supuesto, también de la injusticia al no tratar a todos los territorios con la misma equidad.

El diputado de Compromís ha hablado de las cercanías. Antes me decía el presidente: en Valencia será como en todas partes. No tanto. Valencia no tiene el movimiento que tienen Barcelona o Madrid, pero en proporción, precisamente por tener menos movimiento, las incidencias se notan más. Ahí nos encontramos con el problema de que de la noche a la mañana es difícil solucionarlo. Ya lo hemos abordado y tenemos algunos planes de choque, intentamos mover lo que tenemos de maquinistas, de máquinas, haciendo cambalaches como podemos en aquellos espacios más críticos que son Barcelona, Madrid, Valencia, y también en Asturias, donde hemos planteado un plan de choque. Es verdad que ahora hay una oferta de empleo para maquinistas y tenemos las licitaciones de material rodante. Se supone que todo eso, más algunas mejoras en la gestión, influirá en que podamos dar un servicio más digno, más allá incluso de las propias infraestructuras, porque muchas veces se trata de un problema de material rodante o de personal, como ocurrió una vez en cercanías, que un maquinista se bajó y dijo: se acabó mi turno. Estamos en ello.

¿Qué hemos dicho de momento? Lo digo porque me parece que ha lo mencionado el diputado de Foro y creo que no se ha entendido bien. No hemos hablado de un nuevo plan, sino de un plan que recoja el anterior que estaba diseñado, lo actualice e incorpore estos planes de choque. Pero eso no significa que digamos: como no hemos hecho nada, vamos a inventarnos uno nuevo. No es esa bobada. Ya sabe que el túnel pasante es necesario para cerrar el corredor. Lo que tenemos ahora mismo es el estudio informativo en marcha.

Ha planteado que el transporte urbano de las grandes ciudades no es competencia, pero sí que queremos la competencia. Hasta ahora lo estaba gestionando Hacienda, pero entendemos que funcionaba solamente a efectos de libramiento de los recursos, aunque sin un seguimiento político. Pensamos que si vamos a manejar la agenda urbana, la movilidad es parte fundamental de la misma. Por eso estamos planteando poder gestionar todos los fondos para desarrollo urbano y también los de transporte urbano de las grandes ciudades. En el caso del transporte de Valencia es verdad que ya sabemos por qué no lo tienen, porque hubo un momento en que sí que hubo voluntad del Gobierno para ponerlo. Durante tres ejercicios presupuestarios, en la época de José Luis Rodríguez Zapatero, siendo presidente, ahí estuvo la partida. El problema es que la Generalitat en su momento no quiso poner el dinero. Así es que finalmente a los tres años no se volvió a incorporar esa partida. En los demás ejercicios hemos ido las fuerzas que estábamos en la oposición con nuestra enmienda puntual, la de siempre y la que nunca salía. En esta ocasión sí que, ustedes como grupo parlamentario llevaban una enmienda, nosotros llevábamos otra, porque en el proyecto de presupuestos no iba y así lo acordamos. Ya sabemos en qué acabó la historia, así que lo que nos toca es volver ahora y a ser posible sin enmienda, sino directamente. Lo de Levante, tiene razón. Lo he leído, porque es así la denominación, pero a ver si el presidente de Renfe, que imagino que será sensible a eso, a que efectivamente no es Levante, sino que tiene otras denominaciones.

Al diputado, Ferran Bel, lo de respetar competencias lo he dicho antes. Lo de las cercanías, tenemos, aquí sí, un plan en el que ha estado trabajando Pere Macías como coordinador. En su momento le dimos esta responsabilidad. Ha hecho un plan de movilidad que nos gusta mucho. Nos parece interesante y queremos presentarlo. Creo que aporta una buena solución para entrar en el tema. En aeropuertos, aquí tenemos un problema y es que estamos hablando de una sociedad que cotiza en bolsa, está participada, con un 49% de inversionistas, con los que si nosotros actuáramos de un modo claramente de poder, de Gobierno, podrían incluso reclamarnos que eso le puede afectar. Por tanto, esto no es Renfe, por hablar. Esta es otra sociedad y tenemos que ir a otros niveles de participación para tratar de integrar también aquí a la administración autonómica. Vamos a ver cómo podemos hacerlo. Hasta ahora tenemos los comités de coordinación. A nivel de puertos es más claro, porque son las propias comunidades autónomas las que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 42

están poniendo a los presidentes de las autoridades portuarias. Yo me limito a firmar su publicación en el Boletín Oficial. No entro a valorar para nada a ningún candidato, venga de donde venga.

En el tema de Vandellós, la verdad es que sí, son las paradojas, tantos años luchando por acabar con ese cuello de botella. Que a mí ya hasta el nombre de Vandellós lo recuerdo ya en Valencia y me parecía mítico, qué será Vandellós. Siempre hablando de Vandellós. Finalmente conseguimos desatascar ese cuello de botella y se generaron algunas disfunciones en los tránsitos de cercanías. Estamos trabajando en ello para ver cómo podemos arreglar esa cuestión.

El Grupo Vasco se ha ido. Creo que ha planteado varias cosas, pero como empezaba diciendo en nombre de la colaboración y tal, pues sí, creo que estamos en un marco de colaboración, estamos teniendo algunas reuniones de seguimiento para el desarrollo de la Y vasca. Nos ha planteado el tema de cercanías. Otros son temas ya bien conocidos como la transferencia de Pasaia. Algunas cosas las estamos abordando, creo que en un tono de colaboración institucional y van bien.

Al diputado de Bildu, efectivamente la agenda urbana lleva un poco toda esta cuestión de diagnóstico para el desarrollo, tanto de la agenda como del plan que está liderando la vicepresidenta de Transición Ecológica. Estamos ahí trabajando conjuntamente en muchas cuestiones, porque afectan claramente a la cuestión medioambiental. Nosotros no tratamos nada de residuos ni nada de esto, pero sí que en la medida, a través de la agenda urbana y sobre todo a través del Plan Nacional de Rehabilitación que presentaremos con más detalle, en que nosotros pretendemos aquí una actuación ambiciosa en el ámbito urbano que puede generar una reconfiguración importante de la fisonomía y, sobre todo, de recuperación de barrios enteros. Por tanto, es ahí donde hay que integrar todas estas cuestiones. Ahora ya la política de residuos y tal se me escapa. Porque, incluso, podríamos integrarlo en una agenda urbana, pero más allá de lo que es el tratamiento y todo esto, se me escapa mucho.

Efectivamente, tenemos que ver el tema de la Ley de Suelo, es una cuestión que podríamos abordar. Nosotros lo que vamos a presentar de modo inmediato también es un proyecto de ley que tiene que ver con la seguridad en el planeamiento. Esto ha generado muchísima inseguridad jurídica, porque se han estado anulando planes generales por defectos de forma. Es una reivindicación del ámbito local muy grande y esta la vamos a plantear. En el caso del transporte, efectivamente, nuestra apuesta básicamente se orienta hacia la media distancia, las cercanías, que han sido los que menos han recibido atención en estos últimos años.

Al diputado de Nueva Canaria, hay diferentes opciones en esto. Nosotros no estamos cerrados a nada. Nuestro único compromiso es garantizar el 75 %. A partir de ahí podemos ver las fórmulas y podemos ver los estudios, lo podemos ver. El tema de la vivienda vacacional, efectivamente esto afecta mucho a la política del alquiler. Además no es casualidad. Allá donde más hay, más se resienten los alquileres. Nosotros ya introdujimos una medida en el real decreto de medidas urgentes en el sentido de que para que hubiera un apartamento turístico se requería la aprobación de la comunidad de vecinos. Ya no lo puede poner cualquiera. Ahora bien, en cuanto a la actividad económica vinculada al sector turismo, esto le corresponde a Industria. Es Industria quién está elaborando la regulación. Nosotros lo que hicimos ahí fue preservar un poco el ámbito de convivencia en las comunidades de vecinos y es que nadie tuviera que tragarse una actividad de ese tipo, porque le pudiera afectar a la propia comunidad. Eso ya lo introdujimos. Ahora la regulación del sector le corresponde a Industria y me consta que está trabajando en ello.

En cuanto a Asturias, con independencia de que podemos contestar como quiera en concreto. Hemos duplicado la licitación hasta los 270 millones de euros desde que llegamos al Gobierno. La inversión ejecutada es de 138 millones de euros. En estos veinte meses de Gobierno hemos despejado obstáculos que afectaban a la variante de Pajares y ya está todo en marcha. Podía estar en pruebas en 2021, eso es lo que esperamos. Esperamos que esté en servicio en 2023, eso es lo que esperamos y eso es para lo que trabajamos. En este 2020 esperamos que se produzcan ahorros en los trayectos de entre quince y veinte minutos. Como le decía antes, y a raíz de una reunión que tuve con el presidente de Asturias, estamos ejecutando un plan de choque para reducir las incidencias en cercanías. Es cierto que también, igual que en el caso de Valencia, son importantes. Hemos mejorado —claro decir esto es un consuelo que poco nos satisface, pero bueno— la puntualidad en dos puntos, estamos en el 27,9%. **(La señora Gázquez Collado: Ha habido 15 000 cancelaciones en un mes. Hay que decirlo. Perdón. La puntualidad es no llegar. No digo nada. Perdón).**

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 43

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): No, si me parece bien. Eso a mí no me afecta en negativo. Me parece bien que se diga.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Eso no me molesta. Al contrario, estamos para intentar arreglarlo. Queda mucho por hacer, como se ve. Por eso, nos toca seguir insistiendo en esto del material rodante. Estamos intentando jugar con algún material disponible, cambiando, que es lo que nos toca hacer. Mientras tenemos lo que tenemos. Es que en España desde el 2007 no se ha comprado un solo tren y estamos en 2020. Entonces lo que tenemos es lo que tenemos. Desatascamos también el plan de vía de Gijón y hemos hecho avanzar alguna actuación como el puente Nicolás Soriano en Oviedo, como bien sabe. Pero bueno, ya si acaso en el tema de lo concreto ya podremos ir informando con prontitud. Lo importante es que intentemos conseguir que estos retos que tenemos en los próximos años 2020, 2021, 2022, que es cuando esperemos que esté en servicio, podamos cumplirlos.

Muchas gracias.

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

Tal y como se acordó en la reunión de la pasada semana, se abre ahora un turno de réplica de tres minutos máximo. Comenzamos igual que antes por el Grupo Parlamentario Mixto y tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

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

Gracias, señor Ábalos, por su respuesta, y gracias por la fecha en relación con la variante de Pajares. El problema al hablar de la variante es que el reproche que usted ha hecho a la gestión del Partido Popular se lo dijese en su momento, con una particularidad cuando hablamos de Pajares y es que hay un elemento común en la gestión del Partido Popular y del Partido Socialista; ese elemento común es la que hoy es presidenta de ADIF, la señora Pardo de Vera, antes y ahora.

La única realidad incuestionable es que estos días se han cumplido diecisiete años de una decisión trascendental para Asturias. Tengo aquí el dossier de prensa: «Casco lanza la variante con 1085 millones de euros». El Consejo de Ministros aprobó la licitación de un proyecto colosal para unas obras reivindicadas desde finales de los años setenta del siglo pasado. Por cierto, señor Ábalos, siempre con el voto en contra del Partido socialista aquí en las Cortes Generales. Hasta siete veces en contra de la variante de Pajares. El problema hoy, señor Ábalos, es que continúan ustedes en contra de un proyecto gestionado para comunicar Oviedo y Madrid en dos horas y media. Ustedes están en contra de eso, ustedes han prostituido aquel proyecto, lo que ustedes defienden no es alta velocidad, es baja velocidad española. Ustedes instalan el ancho ibérico en el corredor Asturias-León. ¿Por qué no hacen lo mismo en Asturias, en ese corredor entre Asturias y Madrid, que en los 900 kilómetros de corredor mediterráneo para transporte de viajeros y mercancías en ancho de vía internacional? ¿Por qué los asturianos recibimos de ustedes un trato diferente, de segunda categoría? Señor Ábalos, los tiempos de la línea Madrid-Asturias no son de alta velocidad porque la infraestructura no lo es, señor Ábalos, nos dan ustedes gato por liebre. La plataforma desde Valladolid a León no es de doble vía y, además, el ancho europeo muere en León donde, por gentileza del señor Rodríguez Zapatero, hay una estación en fondo de saco que penaliza en veinticinco el viaje minutos desde Asturias a Madrid.

Para finalizar, respecto a las cercanías, señor Ábalos, lo tiene usted muy fácil, recupere el Plan de Cercanías que pactaron Partido Socialista y Partido Popular en el año 2017, recupérela con la inversión pactada, no nos dé otro plan, recupere ese plan. Por cierto, la diputada Gázquez tenía razón, 4000 incidencias en las cercanías asturianas, ¡es que se dice pronto, señor Ábalos! (**La señora Gázquez Collado: En cuatro meses**). Son 4000 en cuatro meses. Por favor, no ofenda a la verdad, no han desatascado ustedes el plan de vías de Gijón, plan capital para la población más importante de Asturias.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, aunque no lo veo, el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu. (**Pausa**). No está.

Del Grupo Parlamentario Vasco, tampoco. (**Pausa**). Tampoco.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, doña María Muñoz Vidal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 44

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

Buenas noches ya, ministro. Solo quiero comentaré muy brevemente que, pese a sus chascarrillos sobre el señor Cantó y llamarnos irrelevantes, no ha respondido concretamente a mis preguntas. No le voy a insistir ahora, las pasaré para próximas comparecencias o para preguntas por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Néstor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Solo una cuestión. La respuesta no fue tan clara como me gustaría. Nos parece bien que se cree esa unidad técnica independiente de investigación de accidentes, pero que sea independiente a todos los efectos del ministerio no implica que el ministerio no pueda solicitar una investigación, como se puede solicitar un juzgado y no por eso debe dejar de mantener su independencia. Desde luego, nos gustaría que asumiese que su ministerio, dado que hay un requerimiento europeo, va a solicitar esa nueva investigación.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene ahora la palabra el señor Bel Accensi.

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

Por mucho que se digan las cosas no se convierten en verdad. El presidente de la Generalitat no está inhabilitado y la Mesa de Diálogo no era inconstitucional. Y para los que tenían interés en la Mesa de Diálogo —no se lo ha dicho el señor ministro, pero se lo digo yo—, se ha celebrado, ha finalizado, en Madrid no se ha caído el cielo, no ha habido una lluvia de meteoritos, ha oscurecido en torno a las siete y media o las ocho como cualquier día, y mañana seguramente amanece. Por tanto, no pasa nada, tranquilícense, que eso da para mucho.

A la portavoz de VOX quiero decirle que la gestión de las cercanías la tiene la Generalitat de Catalunya, pero ¿sabe de quién dependen los surcos? ¿Sabe de quién depende el material rodante? ¿Sabe de quién dependen los maquinistas? De Renfe y, por tanto, el problema es de Renfe. El señor ministro ha dicho que tienen un plan que ha elaborado una persona que nosotros, obviamente, respetamos, mi antecesor en esta Comisión. Yo no lo conozco. Usted dice que les ha gustado; seguramente, nos va a gustar, pero, aparte de presentarlo, señor ministro, ejecútenlo. Entonces sería perfecto.

Más allá de esto, señor ministro, agradezco que reconozca que hay un problema en Terres de l'Ebre y en Tarragona con el nuevo corredor Vandellós-Tarragona. Aceptamos su propuesta de que se van intentar corregir los problemas que se han generado con cercanías. También agradeceríamos que se comprometiesen a que los Euromed, mientras esto no esté solucionado y no haya más Avant, se pudiesen parar. No se lo he dicho antes, pero le reclamamos que AVLO ha sido un éxito en cuanto a venta de billetes, pero cuando hablamos de cohesión territorial también pedimos que estaciones como Lérida o Tarragona puedan participar de este éxito, así como los habitantes de estas dos demarcaciones.

Y una curiosidad. Ha dicho que tenía una cartera de proyectos en el ministerio de 80 000 millones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, por favor.

El señor **BEL ACCENSI**: ¿Tiene contados cuántos de estos 80 000 millones van a Cataluña?
Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Republicano, doña Marta Rosique i Saltor.

La señora **ROSIQUE I SALTOR**: Gracia, señor presidente.

Señor ministro, si me permite, quiero hablar de un tema más concreto, de la conectividad de Menorca. El pasado día 31 de enero el director general de Aviación Civil respondió a la presidenta del Consejo Insular de Menorca una carta que la presidenta le envió a usted el pasado 11 de diciembre. En dicha carta la presidenta Menorca le pedía que se encargaran los estudios e informes pertinentes para poder establecer una OSP en la ruta aérea Menorca-Barcelona, con el objetivo de establecer —así decía— precios máximos, un mínimo de frecuencias y la competencia entre compañías, del mismo modo que pasa con la OSP entre islas. En su respuesta, el director general daba a entender que no se había detectado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 45

una situación en que la conectividad en esta ruta estuviera comprometida, ya fuera por regularidad, capacidad, frecuencia o precios. Como usted sabe, el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, que regula la OSP, dice así: Todo Estado miembro podrá imponer la OSP en relación con servicios aéreos regulares entre un aeropuerto situado en la comunidad y un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo de su territorio cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico y social de la región servida por el aeropuerto. Dicha obligación se impondrá solamente en la medida necesaria para garantizar en dicha ruta una prestación mínima de servicios aéreos regulares que cumplan determinados requisitos en materia de continuidad, regularidad, precios o capacidad mínima que las compañías no asumirán si únicamente tuviera en cuenta su interés comercial. La verdad es que a nosotros nos sorprende que su ministerio despache la solicitud del Consell de Menorca insinuando que no se dan unos determinados criterios de falta de continuidad, regularidad, precios o capacidad mínima en la ruta Menorca-Barcelona, y ello por el simple hecho de que estos criterios no pueden ser abstractos o genéricos para cualquier conexión. Por ejemplo, para una determinada conexión con OSP dos frecuencias pueden ser suficientes. Podría ser el caso de la conexión aérea Badajoz-Madrid, que goza de OSP. En cambio, para otras, como la que nos ocupa, la de Menorca, cinco frecuencias, que son las que ofrece actualmente Vueling en la ruta Menorca-Barcelona, pueden ser absolutamente insuficientes todos los días o al menos ciertos días en que hay una necesidad de viajar a la isla o a Barcelona. En los dos ejemplos que hemos confrontado, y sin ninguna voluntad de crear un agravio comparativo territorial, se da el caso de que la ruta Badajoz-Madrid goza de OSP cuando los ciudadanos de Badajoz ya tienen tres alternativas posibles...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rosique, tiene que ir terminando, por favor.

La señora **ROSIQUE I SALTOR**: De acuerdo.

En cambio, los ciudadanos de Menorca no tienen ninguna alternativa, puesto que el barco no es una alternativa eficaz válida. Simplemente con esto quería ilustrar que es imposible determinar los criterios de conectividad mínima sin tener en cuenta las especificidades y las necesidades de los ciudadanos, en este caso de Menorca. Por tanto, debería consultarse a las autoridades locales. Simplemente le pediría que reconsiderara su respuesta y que entable un diálogo necesario con el Govern de las Illes y con el Consell Insular de Menorca.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidas Podemos-En Común Podem-Galicia en Común, don Rafael Mayoral Perales.

El señor **MAYORAL PERALES**: No voy a hacer uso de la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra doña Patricia de las Heras Fernández.

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

Señor Ábalos, no esperaba más de usted. Primero ha llegado usted tarde y, aunque se ha disculpado, creo que no es consciente de que es usted ministro y está representando aquí en esta Comisión al Poder Ejecutivo, y con ese gesto no solo nos falta al respeto a nosotros de manera individual, a todos los diputados que estamos aquí, sino a nosotros como representantes del Poder Legislativo y por tanto a todos los votantes, lo que me parece una falta de respeto supina que encima ocurra en su primera comparecencia ante la Comisión. Ha hablado usted de puntualidad. Espero que la que introduzca usted en su ministerio o en los horarios de los trenes y demás no sea la que usted predica.

Creo que no es consciente de su tono cuando se dirige hacia la única fuerza política que discute su discurso. Entiendo que mis preguntas le han incomodado porque soy la única a la que ha interrumpido en su intervención y hasta ha tenido unas palabras para mi familia. No se equivoque, porque yo no me he metido con su pareja, ni mucho menos, he hablado de los puestos de las administraciones públicas. Casualmente tiene un puesto y han salido de refilón los puestos que tienen. La crítica es a la colocación, no a la familia. No se confunda, el responsable es usted, no sus allegados.

En cuanto a las maletas, ya le gustaría a usted que caducaran, pero no caducarán hasta que no sepamos el contenido. También su partido ha sacado la cara por sus socios de Gobierno nacionalistas, lo cual tampoco nos sorprende. En cuanto al puerto de Valencia, me ha dicho que no tengo ni idea. Si

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 46

escuchara los plenos —porque asistir no asiste, ya que entiendo que han renunciado todos a su condición de diputado— (**Varios señores diputados: No. No.—Rumores**) sabría que precisamente fui yo la que intervino en la presentación de esa proposición. Creo que lo ha mencionado para ver si cuela que ha respondido, pero decirme a mí que yo no tengo ni idea del puerto de Valencia o del tema no responde a la pregunta. En fin, si intenta amedrentarnos o amedrentarme —no lo he entendido todavía— con ese tono más propio de una película de mafiosos que de un político, le recuerdo que somos VOX, no el hermano mayor ni el pequeño del PP, como mantiene su partido, no, somos VOX.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don Andrés Lorite Lorite.

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

Señor ministro, definitivamente a usted le molesta el control parlamentario. Usted ha venido aquí, se le han hecho infinidad de preguntas concretas y ha sido incapaz de contestar a ninguna de ellas, más allá de simples superficialidades. Tiene esta sala llena de altos cargos del ministerio y de asesores que le pueden facilitar la información en cada caso. Definitivamente, a usted no le gusta someterse al control de las Cortes Generales.

Señor Ábalos, usted dice que el grado de ejecución de los presupuestos es aceptable. ¿Sabe usted qué Presupuestos Generales del Estado están hoy en vigor? Los que dejó elaborados el Partido Popular en el año 2018. Con lo cual, todo eso que usted dice que ha hecho, cuya ejecución, conforme establece la propia Intervención General, nos parece que es escasa, ha sido con los Presupuestos Generales del Estado que le dejó el Gobierno del Partido Popular.

Señor Ábalos, no me ha contestado a infinidad de planteamientos que yo le he hecho. Por ejemplo, el pacto de Estado, lo cual me preocupa. Yo le he dicho con absoluta claridad que el Partido Popular está dispuesto a afrontar ese pacto de Estado; ahora, con unas líneas rojas, con unos límites. Si hay acuerdo de mesa camilla, si hay cheques extra, evidentemente no, porque eso, lejos de ser un pacto de Estado por las infraestructuras, es algo que se parece más a un mercadillo. Entonces, para eso no cuente con el Partido Popular. Pero si es un pacto que no se sale de los principios constitucionales, si es un pacto que no se sale del equilibrio y la cohesión territorial, aquí está el Partido Popular, que es un partido de Estado. Por cierto, el portavoz del Grupo Socialista en este asunto miente deliberadamente, porque lo he dicho con absoluta claridad en mi primera intervención, lo mismo que lo estoy diciendo en esta segunda. Usted solamente ha dicho una verdad, señor Ramos, y es que este Gobierno se mete de charco en charco, mejor dicho, que este ministro va de charco en charco. En eso sí, señor Ramos, tiene usted la razón.

Señor ministro, no me ha contestado acerca de qué piensa hacer usted con el Pitvi, que, en principio, está vigente hasta el año 2024. ¿Lo va a remodelar, lo va a quitar, lo va a cumplir? Respecto a los corredores ferroviarios, tampoco me ha contestado. Me deja un poco más tranquilo con el asunto de la Ley de movilidad porque entiendo que el Estado va a ejercer un papel de cooperación con las entidades locales, pero le pregunté nuevamente para que me lo aclare con más rotundidad.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra, para terminar las intervenciones, el señor César Ramos, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a ser muy breve.

Me alegro de que el PP ya esté dispuesto a hacer un pacto, y habrá que hablar de ello. Pero lo que tiene que tener en cuenta el Partido Popular es que cuando se habla de cheques o de sobres siempre viene a la cabeza el Partido Popular. Tienen que tener cuidado al utilizar las palabras, porque yo creo que la mayoría de los ciudadanos identifican determinadas cosas con el Partido Popular, y cada uno es responsable de lo que ha hecho y de su pasado.

Hay una mentira que repite constantemente el Partido Popular y es: los presupuestos del señor Montoro. Voy a poner un ejemplo. Los presupuestos del señor Montoro para Extremadura para el tren eran 320 millones y el Gobierno invirtió 720 millones. ¿Es gracias a los presupuestos de Montoro? Evidentemente, no; porque dejó la mitad de lo que el Gobierno del Partido Socialista ha licitado en obra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 47

para Extremadura. Por eso, yo creo que el que miente es el Partido Popular, y lo hace una y otra vez, y además sin ningún pudor.

Quiero hacer varias aclaraciones al Partido Popular y a sus socios de Foro. El ancho de vía no condiciona la velocidad. **(La señora Gázquez Collado: ¡Hombre que no!—El señor Martínez Oblanca: ¡Hombre!—)**. El ancho de vía no condiciona la velocidad, y es algo que tienen que empezar a entender para hablar con propiedad. Además, este desconocimiento llevó a que Foro Asturias, siendo socio del Partido Popular, pactara con Íñigo de la Serna el ancho de vía que querían para la variante de Pajares y, con ello, crearon un problema a las mercancías de Asturias. Esa cabezonería de Íñigo de la Serna, que era el responsable, era conocida por el Partido Popular, pero tenían un pacto que cumplir. Como hay un gran desconocimiento respecto a la velocidad con el ancho, tragarón, pero llevó a provocar un problema con las mercancías de Asturias, que son muy importantes. Todas las incidencias, todas la averías que tienen los trenes en toda España del convencional solo tienen un responsable, el Partido Popular, que durante su Gobierno invirtió cero euros en trenes nuevos. Claro, si tú no inviertes durante un montón de años en trenes nuevos, evidentemente los trenes se deterioran y se estropean. ¿Saben cuánto ha invertido este Gobierno, cuánto ha licitado Renfe? Más de 4000 millones de euros en trenes de convencional, ancho ibérico y FEVE. Esa es la diferencia entre un partido y otro. Y, además, si nos vamos después al mantenimiento de la red viaria, a las infraestructuras que tienen que ver con el ferrocarril convencional, el Partido Socialista en 2010 invirtió 1200 millones de euros. El Partido Popular en convencional cuando llegó bajó a 300 millones. ¿Quién es el responsable de las averías, de las incidencias y de todo lo que estamos sufriendo muchas comunidades autónomas y millones de españoles que utilizan cada día esos medios de transporte? El Partido Popular. Esa es la única verdad. Si la quieren ver, la ven, y si no, seguirá siendo la verdad.

Muchas gracias. **(Aplausos.—El señor Lorite Lorite: La verdad de Ábalos y del PSOE).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.
Para concluir, tiene la palabra don José Luis Ábalos Meco.

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

Tomo nota de algunas cuestiones puntuales, como lo de Menorca. En el tema de AVLO estamos en una fase experimental. Como es normal, hemos cogido el tramo donde hay más demanda. Efectivamente, se trata de hacerlo barato. Si al final hacemos el mismo servicio hablaríamos de otra cosa, pero en la medida en que además se liberaliza el mercado no va a ser Renfe la que pierda justamente en un tema de competencia. Podrá perder allá donde tiene una obligación de servicio público, donde tiene que garantizar un servicio, pero no donde haya un sector competitivo. Pero, bueno, vamos a ver cómo funciona. Esta es la primera experiencia y la idea es ir extendiéndola más, ir conectando más ciudades en función de cómo vaya esta.

En cuanto a la investigación de accidentes, vuelvo a decir lo mismo. Sí que lo solicitamos, o sea, no es que nos negáramos. Hicimos un escrito a la Comisión pidiéndolo y se nos dijo que no, a nosotros, al ministerio. A partir de ahí, ¿qué se hace? Se nos dijo que no, pero pedirlo, lo pedimos.

Por lo demás, lamento no contestar algunas preguntas. Respecto a Ciudadanos, hice el repaso. Creo que se me dijo que sí, que era eso; ahora veo que no, que había más cosas. No hay problema. Esperemos no terminar con las preguntas. A mí, pese a lo que diga el señor Lorite, me encanta el control parlamentario. ¿Saben por qué? Porque puedo hablar, puedo contestar, mientras que cuando veo por ahí ficciones aberrantes que aún mantienen aquí no puedo decir nada. Pero aquí tomo la palabra y entonces podemos hablar todos. Me encanta el Parlamento. Además, soy parlamentario desde hace diez años. Tan es así, que no he dejado mi acta de diputado, lo siento. Tampoco en eso está muy bien informada. **(La señora De las Heras Fernández: Pues venga a los Plenos).**

El señor **PRESIDENTE**: Señora, por favor.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): El mundo existe hace años, no lo inventa uno cuando lo descubre. Uno lo va descubriendo, pero inventado está. Todos hemos pasado por eso, no hay ningún problema. Usted me dirá que este tono es paternal —ya me lo dijo el señor Lorite una vez— **(el señor Lorite Lorite: Paternalista)**, pero el paternal no es mafioso. Ese quizá a lo mejor lo conoce usted más que yo; yo conozco al paternal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 47

26 de febrero de 2020

Pág. 48

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Ábalos, por la comparecencia de hoy. Esperamos que no sea la última. No va a ser la última. **(Risas)**.

Se levanta la sesión de hoy.

Eran las nueve y cincuenta y cinco minutos de la noche.

cve: DSCD-14-CO-47