



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

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 475

Pág. 1

**TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA  
URBANA**

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

Sesión núm. 19

celebrada el jueves 16 de septiembre de 2021

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Comparecencia de la señora ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Sánchez Jiménez):**

- A petición propia, para informar de las líneas generales de la política de su departamento. (Número de expediente 214/000129) ..... 3
- Para que explique las líneas generales que tiene previsto seguir al frente de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 213/001313) ..... 3
- Para informar sobre las líneas de actuación a seguir desde su departamento durante la XIV Legislatura, tras la aprobación del Real Decreto 528/2021, de 10 de julio, por el que se nombra ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a doña Raquel Sánchez Jiménez. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 213/001324) ..... 3
- Para informar sobre las prioridades y medidas que piensa impulsar en lo que resta de la XIV Legislatura. A petición del Grupo Parlamentario Plural. (Número de expediente 213/001328) ..... 3
- Para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 213/001381) ..... 3

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

---

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 2

---

- Para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/001451) ..... 3
-

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 3

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Se abre la sesión procediéndose a tramitar el orden del día: celebración acumulada de las siguientes comparencias de la señora ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a petición propia, para informar de las líneas generales de la política de su departamento. También acumulamos las solicitudes, con la misma temática, del Grupo Ciudadanos, del Grupo Parlamentario Plural, del Grupo Parlamentario Republicano y del Grupo Parlamentario Popular.

Sin más dilación y dándole la bienvenida a esta su casa también a la señora doña Raquel Sánchez Jiménez, señora ministra, tiene usted la palabra.

Gracias.

La señora **MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Sánchez Jiménez): Muchas gracias, señor presidente y señorías.

Comparezco ante esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para informar, como bien decía el presidente, sobre las líneas generales de la política del departamento previstas en esta legislatura y lo hago a petición propia, pero también de los grupos parlamentarios Popular, VOX, Republicano, Plural y Ciudadanos.

Como ministra, obviamente, quiero decirles que para mí es un auténtico honor poder comparecer en esta Cámara, y sobre todo hacerlo en esta Comisión, para ofrecerles de antemano mi colaboración y la de todo mi equipo en la tarea importante que tenemos todos por delante, que en esta Comisión se refiere a su labor legislativa, de control parlamentario y también de impulso de actuaciones que, como decía, desde aquí se realizan.

Señorías, como idea inicial quiero decirles que creo que todos podemos convenir en que estamos ya en el camino de la recuperación económica y que en esta nueva etapa debemos mirar hacia delante con optimismo. El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia será nuestra hoja de ruta más inmediata, en el que tenemos en marcha actuaciones por valor de más de 17 000 millones de euros. En este nuevo tiempo que hemos iniciado la sostenibilidad, la cercanía al ciudadano y también la igualdad serán y deben ser las señas de identidad de este ministerio. Para ello la Agenda Urbana Española y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 serán las dos grandes herramientas con las que debemos avanzar y progresar.

Entre las actuaciones más relevantes en materia de vivienda, les puedo avanzar que durante el mes de octubre llevaremos el nuevo Plan Estatal para el Acceso a la Vivienda 2022-2025 al Consejo de Ministros, en el que incluiremos medidas especiales dirigidas a los jóvenes. Además, en las próximas semanas vamos a movilizar más de 5520 millones de euros, 2970 millones de euros para la rehabilitación residencial de 510 000 actuaciones, y de esos 5520 millones de euros, 1000 millones para la construcción de 20 000 viviendas para alquiler social, 450 millones en deducciones fiscales y 1100 millones en avales para las comunidades de propietarios. Para ello, vamos a aprobar dos iniciativas: un real decreto por el que se regulan los programas de ayudas en materia de rehabilitación residencial y vivienda social y un real decreto-ley para impulsar la actividad de rehabilitación edificatoria y la promoción de vivienda en alquiler en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España. También quiero decirles que estamos trabajando en el anteproyecto de ley de calidad de la arquitectura y del entorno construido y que, por supuesto, queremos traer la nueva ley de vivienda a esta Cámara lo antes posible.

En materia de transportes e infraestructuras, les puedo adelantar que llevaremos la nueva ley de movilidad sostenible y financiación del transporte a primera lectura del Consejo de Ministros antes de que acabe este año, que próximamente también pondremos en marcha la mesa de movilidad rural y que queremos iniciar un diálogo transparente con los grupos políticos, los agentes sociales y las administraciones sobre el futuro y la sostenibilidad de la red de carreteras del Estado. En breve estaremos también en condiciones de presentar las iniciativas Cercanías 2025, para mejorar la calidad del servicio y la experiencia del usuario, y Mercancías 2030, para incrementar la cuenta modal del ferrocarril. Estamos ultimando la ley de creación de una autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. Sin duda tenemos grandes e ilusionante retos por delante, que pasaré a exponer con mayor detalle a continuación.

Desde que, tras la moción de censura, se produjo el cambio de Gobierno en junio de 2018, me consta que en el ministerio, primero llamado de Fomento y ahora de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se ha trabajado con esfuerzo para dar el mejor servicio a todos nuestros ciudadanos y ciudadanas. Por ello, vaya por delante mi agradecimiento expreso a mi antecesor, el ministro Ábalos, y a todo su equipo, buena

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 4

parte del cual continúa conmigo en la actualidad, por su dedicación a lo largo de los tres años precedentes. La situación inicial en 2018 no era nada fácil y había grandes retos pendientes en el entonces Ministerio de Fomento. Frente a esa complicada situación inicial, en la última parte de la XII Legislatura y durante la XIII Legislatura, en las que el Gobierno estuvo en funciones, se trabajó intensamente en un contexto nada fácil para reorientar la política de vivienda y de transportes de este Gobierno. Se sentaron las bases de los nuevos instrumentos de planificación, se dio a la vivienda el papel que se merece, se apostó por la movilidad como derecho poniendo al usuario en el centro de las políticas de transportes y también se priorizó la seguridad. Todos debemos felicitarnos por el gran trabajo realizado por el ministerio en esta primera etapa de gobierno.

Para la XIV Legislatura, en la que nos encontramos actualmente, el presidente del Gobierno ya marcó cinco grandes transformaciones que, desde el nuevo Gobierno de coalición, debía encarar España: robustecer la economía, la cohesión territorial, la justicia social, la emergencia climática y alcanzar la plena igualdad real. Para lograr los objetivos anteriores era necesario poner en marcha una política de vivienda ambiciosa, de una mayor escala y sostenible en el tiempo, así como también reorientar la política de infraestructuras del transporte hacia la movilidad sostenible. De ahí que la nueva denominación del departamento fuera Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, porque refleja de una mejor manera las prioridades que tenemos en el Gobierno. Sin embargo, la puesta en marcha de estas cuestiones se vio afectada por la crisis sanitaria sobrevenida a partir de principios del año 2020, en la que este ministerio también tuvo un papel muy relevante. Para ello, se pusieron en marcha una serie de medidas que se fueron modulando en función de las sucesivas etapas y fases de la crisis, y quiero desde aquí también expresar mi agradecimiento a todos los profesionales del sector que han trabajado o están trabajando todavía para minimizar los efectos de la crisis sanitaria y devolver la normalidad tan ansiada a la sociedad.

A pesar de este complejo contexto derivado de la crisis sanitaria, en el ministerio se siguió trabajando, de manera que en la primera parte de la legislatura se alcanzaron importantes hitos. Posiblemente lo más relevante haya sido la puesta en marcha de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, con un incremento del 53 %, casi 6000 millones para contribuir a la recuperación económica. Y debo decir que esta actividad ha continuado en estos meses de verano. Sin ir más lejos, desde que tome posesión del cargo a mediados de julio, hace escasamente dos meses, hemos aprobado y realizado también actuaciones en materia de vivienda. Por ejemplo, hemos ampliado hasta el 31 de octubre el escudo social que progresivamente hemos ido configurando y poniendo en marcha con motivo de la crisis sanitaria. También hemos firmado varios protocolos para el desarrollo de la agenda urbana, así como también la promoción de vivienda de alquiler social o asequible.

En el caso de carreteras, pusimos en servicio el tramo de duplicación de la A-4 entre Dos Hermanas y Los Palacios y Villafranca, y la semana pasada la autovía del Reguerón en la circunvalación de Murcia. Hemos implantado —muy importante— las nuevas bonificaciones en los peajes de la AP-9, a la que se destinarán más de 2900 millones hasta el año 2048. Hemos puesto fin a las concesiones de la AP-7 y la AP-2 que vencían este mes de agosto, 477 kilómetros de autopistas de peaje que ya son gratuitos, lo que supone un ahorro de unos 750 millones de euros para los usuarios. Y hemos puesto también en servicio, aprovechando esa liberación, la conexión entre la A-2 y la AP-7 en Castellbisbal.

En materia de ferrocarriles, hemos firmado los convenios de la Administración General del Estado con los administradores de las infraestructuras ferroviarias ADIF y ADIF Alta Velocidad para establecer sus condiciones de financiación y, por lo tanto, las aportaciones a estas entidades. Hemos puesto en servicio la nueva estación Sanabria Alta Velocidad y hemos firmado el convenio para la integración de la estación de Zorrotza, en Bilbao. En materia de transportes, también hemos presentado el primer programa de ayudas de los fondos europeos para distribuir 1000 millones entre los municipios.

Como pueden ver, el ministerio no ha estado de vacaciones. Ha sido un verano intenso en el que hemos puesto en marcha importantes medidas y actuaciones; incluso me atrevería a decir que algunas de ellas son históricas como cuando hacía referencia a la finalización de los peajes en las autopistas del Estado en Cataluña.

Como avanzó el presidente del Gobierno a principios de agosto, gracias a este trabajo que se ha realizado, ahora, recién iniciado el último cuatrimestre del año, nos encontramos en un contexto muy diferente al del comienzo de la legislatura. España lidera el proceso de vacunación habiendo superado el objetivo de llegar al 75 % de la población con pauta completa. Los últimos datos de crecimiento del PIB son del 20 % interanual respecto del segundo trimestre del año anterior y del 2,8 % intertrimestral,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 5

superando las previsiones más optimistas que tenía el Banco de España para 2021. La semana pasada conocimos también que el déficit público se situó en el 4,02 del PIB en el primer semestre, un descenso del 30,5% respecto del año pasado. En agosto —otro dato muy importante—, el paro registrado descendió en 82.500 personas y la Seguridad Social registró un aumento de más de 76.500 afiliados, y en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, España va a recibir 19.500 millones de euros en 2021, de los cuales el 55% van a ser gestionados de manera directa por las comunidades autónomas.

Sin duda, podemos afirmar que con estos datos España está yendo hacia la recuperación social y económica, a una recuperación económica importante a lo largo de este año 2021 y del año 2022. Hemos pasado de la España de la resistencia a la España de la recuperación económica. Citando al presidente: el Gobierno de España tiene un compromiso firme, y es con la recuperación, con no dejar a nadie atrás y con que en esa recuperación sea protagonista el conjunto de la sociedad española. Por ello, les avanzo que en este nuevo contexto, y tal y como dije en mi toma de posesión, tenemos que trabajar para que el ministerio sea la punta de lanza de las grandes transformaciones y de la recuperación económica que supondrán los fondos europeos.

Para hacer frente a los retos que tenemos por delante, daremos continuidad a las grandes líneas de trabajo ya puestas en marcha en el ministerio, pero lo haremos incidiendo especialmente en tres aspectos que considero claves: la sostenibilidad, la cercanía al ciudadano y la igualdad. Mi voluntad es la de que estos tres aspectos —que además no son compartimentos estancos, sino que están fuertemente interrelacionados— estén siempre presentes en las políticas que se desarrollen en este ministerio. En primer lugar, y referido a la sostenibilidad, sin menoscabo de las competencias al respecto del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, porque las políticas de este ministerio tienen una importancia clave ante la situación de emergencia climática en la que nos encontramos, como lo demuestra el incremento de fenómenos meteorológicos extremos tales como las temperaturas extremas o las inundaciones que se empiezan a repetir cada verano o las afecciones a la salud de los ciudadanos. Hay que pasar de la palabra a los hechos afrontando los desafíos desde ahora mismo, desde ya.

Aquí, todos tenemos una responsabilidad individual hacia el planeta, pero, además, quiénes tenemos una responsabilidad institucional, debemos implicarnos muy especialmente. Por ello, el ministerio debe abanderar el desarrollo sostenible sobre el que pivotará el nuevo modelo productivo, yendo hacia una España más verde, más digital, cohesionada, buscando la igualdad de oportunidades y donde la movilidad y el transporte son herramientas decisivas. No olvidemos que gran parte del origen de la problemática ambiental está en el transporte y las ciudades, por lo que ahí es donde tenemos que encontrar también la solución, en el transporte y en las ciudades; de hecho, actualmente, como saben, el sector del 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 núcleos urbanos en Europa. Reflejo de ello, de nuestro compromiso, es el paquete del Fit for 55, presentado en el mes de julio por la Comisión Europea, que incluye numerosas propuestas legislativas y con incidencia expresa en el ámbito del transporte y también de la movilidad. El transporte, además, es el sector que más impacta y el que peor comportamiento ha tenido a nivel global. Mientras el conjunto de sectores ha reducido su aportación de emisiones en un 20% desde el año 1990, el transporte las ha incrementado en un 30%.

El cambio climático está ahí y los objetivos que tenemos que cumplir, marcados por la Comisión Europea, nos obligan a una reducción de las emisiones del 55% en el año 2030, lo que supone doblar la reducción de emisiones conseguidas en los últimos treinta años en solo diez años. Por tanto, es evidente que para conseguir nuestros objetivos climáticos tenemos que mirar al transporte y a las infraestructuras que lo facilitan. Como ejemplo de nuestra implicación con la sostenibilidad, precisamente la semana pasada tuve la ocasión de participar en un seminario sobre ciudades españolas comprometidas con el reto de la neutralidad climática, y les avanzo que en el paquete que les anunciaba antes, el Fit for 55, vamos a liderar tres pilares: sobre combustibles sostenibles, tanto en aviación como en transporte marítimo, y sobre el despliegue de la infraestructura de combustibles alternativos.

En segundo lugar, también les hablaba de la cercanía al ciudadano, nuestra vocación de servicio público, la humanización. Tenemos que seguir avanzando para que, efectivamente, el ciudadano sea el que esté en el centro de todas nuestras decisiones. Queremos continuar nuestro esfuerzo para ser el ministerio de las ciudades. Debemos impulsar la transparencia y la digitalización en los diversos ámbitos que gestionamos ejercitando una escucha activa. Para ello, tengan por seguro que traigo conmigo la experiencia de mi paso por la Administración local, donde en estos últimos años he tenido el honor de ser la alcaldesa de mi ciudad natal, Gavá.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 6

En tercer lugar, yo les hablaba de las políticas de igualdad, y quiero detenerme aquí especialmente. Me consta que en los últimos años el ministerio ha venido desarrollando y ampliando sus políticas de igualdad entre hombres y mujeres, así como la aplicación de perspectiva de género en los nuevos proyectos, en transportes, movilidad y también en la agenda urbana, pero también en nuestro día a día, de manera que, gracias a la creación de la Comisión de Igualdad, que abarca al ministerio y al conjunto de empresas que forman parte del Grupo Mitma, se ha conseguido coordinar y conjugar una agenda común de trabajo amplia. Así se han generado acciones conjuntas y visibles los días señalados, como el 8 de marzo, el Día Internacional de la Mujer, o el 25 de noviembre, Día Internacional contra la Violencia de Género. Esto ha sido el germen para poner en la agenda la necesidad de comenzar a elaborar no solo un discurso, sino también acciones específicas en nuestro sector. Tenemos que incorporar la perspectiva de género en todas las etapas del proceso, partiendo desde los presupuestos, pasando por los estudios, los proyectos y las actuaciones, y deteniéndonos en el análisis para aprender y aplicar mejoras en el futuro.

Cuando hablamos de perspectiva de género e igualdad en el transporte y la movilidad, hablamos de que las mujeres distribuyen su tiempo condicionadas en muchos casos por el peso de la maternidad o los cuidados de la familia y todo lo que comporta, como la atención a los mayores o personas dependientes a su cargo. El transporte, por tanto, es un elemento vertebrador de la movilidad y se convierte así en una dimensión fundamental que tenemos que atender, para conseguir una mayor cultura de género, que además recoja aspectos a tener en cuenta, como la seguridad, la comodidad y la incorporación de las mujeres al sector; un cambio cultural que ha de empezar por lo público para acabar con la masculinización de este sector. La implementación de estas nuevas dinámicas de actuación desde una perspectiva de género también es necesaria para crear propuestas arquitectónicas y urbanísticas de inclusión. Se trata de trabajar hacia ciudades compartidas, seguras y accesibles para todas las personas: mujeres, hombres, niñas y niños y personas mayores; la recreación de espacios sin exclusión y sin jerarquización; el desarrollo de espacios flexibles de formas no estereotipadas en cuestiones de género o la adaptación de la ciudad a las necesidades de sus habitantes sin exclusión de grupos históricamente olvidados. Es necesario estudiar las formas de intervenir de las mujeres arquitectas para conocer la otra perspectiva sobre cómo percibir, proyectar y dar soluciones a la forma de intervenir en los espacios. En definitiva, tanto la arquitectura como el urbanismo crean espacio para el disfrute de todos y todas. Por ello, deben responder a la necesidad de los diferentes usuarios sin distinción entre sexo o edad y creando una relación entre urbanismo, arquitectura, perspectiva de género, una visión de inclusión de todos los integrantes de la sociedad. **(Aplausos)**.

Por último, debemos hacer todo ello con diálogo, cooperación y, cuando sea factible, con la cogobernanza como la mejor fórmula que se ajusta a la realidad diversa y enriquecedora de nuestro país. Tengo muy en cuenta que en este ministerio, donde confluyen tantas competencias, están presentes numerosos sectores y trabajadores con los que hay que mantener también un diálogo continuo y provechoso.

Para avanzar en las principales tareas que tenemos por delante, contamos con un excelente punto de partida, que son los tres principales instrumentos de planificación del ministerio: la Agenda Urbana Española, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible, y Conectada y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Para no alargar en exceso la comparecencia, intentaré resumir los elementos más descriptivos o los que ya conocen por otras comparecencias previas y me centraré, sobre todo, en las cuestiones que resultan más relevantes ahora.

En cuanto a la Agenda Urbana Española, tenemos que seguir apostando por la vivienda como el instrumento más poderoso del Estado de bienestar y por la implementación efectiva de la Agenda Urbana Española. Con ello reduciremos las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético, y acometeremos una gestión eficiente de los recursos. Aquí también tenemos un reto, impulsar el sector de la construcción, clave en la economía, donde la rehabilitación debe encontrar un horizonte de actividad sostenido en el tiempo, crucial para la generación de empleo y su mantenimiento desde una óptica medioambientalmente sostenible. Por ello, la Agenda Urbana Española es el documento que contempla la hoja de ruta del ministerio, al tener una visión integral que trata de dirigir las políticas municipales hacia la sostenibilidad social, económica y medioambiental. Hay que buscar hacer de nuestros municipios lugares de convivencia amables, acogedores y saludables, de acuerdo con los criterios de la Agenda 2030, que incorpora la visión más actual de las ciudades y de los espacios urbanos. Las palancas que determinarán un mayor bienestar en nuestras ciudades o entornos rurales están muy vinculadas a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 7

cuestiones como la movilidad, la rehabilitación y la regeneración urbana para mejorar el parque edificado, para que el precio de la vivienda sea asequible y, también, para dar espacio a la economía urbana.

La agenda, como saben, se inspira en el principio del desarrollo territorial urbano sostenible que establece la legislación estatal sobre el suelo y la rehabilitación urbana. Se trata de una cuestión esencial para la transición económica, ecológica, social y cultural de las ciudades. Impulsaremos su implementación efectiva a nivel municipal, que es lo más relevante. Por ello, vamos a visibilizar la metodología y la forma de realizarla para todas las administraciones locales que quieran comprometerse con el Plan de Acción de la Agenda Urbana Española, como ya estamos haciendo a través de la firma de numerosos protocolos con municipios de diferentes tamaños. De igual modo, progresaremos en materia de colaboración y cooperación por parte del Estado con las administraciones territoriales que ejercen las competencias en estas materias —me refiero a las comunidades autónomas y entidades locales—, dando la importancia que merecen a las comisiones bilaterales y multilaterales, y, también, a las conferencias sectoriales. Y ejerceremos el liderazgo con estrategias globales que tengan un impacto en el territorio y en las poblaciones, situando al sector en la vanguardia de las energías renovables, la eficiencia energética y la sostenibilidad. Me refiero a la puesta en práctica del Plan de Acción de la Agenda Urbana Española, que desarrollará medidas concretas para conseguir los objetivos marcados.

Estamos trabajando por 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. En primer lugar, la ley de vivienda. Por primera vez en la historia democrática de España, estamos articulando una ley de vivienda estatal que contribuirá a garantizar la igualdad de todos los españoles y españolas en su derecho a acceder a una vivienda digna y adecuada. Entre otros objetivos, tenemos los de regular aspectos tales como la promoción 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 que, de ninguna manera, deberían volver a poder repetirse.

Asimismo, impulsaremos la política de vivienda a través de los planes estatales de vivienda. En el periodo de 2018 a 2021, el ministerio ha transferido más de 1404 millones de euros a las comunidades autónomas para que puedan atender a los programas de ayudas previstas en el Plan estatal 2018-2021. En estos meses estamos trabajando en el Plan estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025, que recogerá medidas de diferente alcance y con un marcado carácter social para promover las ayudas al alquiler de vivienda habitual a aquellas personas con menores recursos económicos, a jóvenes, a víctimas de violencia de género, a personas objeto de desahucio, a personas sin hogar y a otras especialmente vulnerables. También para recoger medidas con una especial atención a nuestros jóvenes, para ayudar a nuestros mayores y a las personas con discapacidad, para ayudar a incrementar la promoción de vivienda asequible en alquiler social, para fomentar y mantener el parque público de vivienda, para implementar alojamientos temporales, modelos *cohousing* de viviendas intergeneracionales y modalidades similares, para mejorar la accesibilidad en las viviendas y para ayudar además a la erradicación del chabolismo y de la infravivienda.

A estos planes de vivienda se suma el Plan de Vivienda para el Alquiler Asequible, movilizándolo y buscando fórmulas de colaboración público-privadas mediante modelos de derechos de superficie o concesiones administrativas que fomenten también la oferta de vivienda asequible. Sabemos lo importante que es el sector en este ámbito como elemento tractor de la economía y, por ello, no trabajaremos sin contar con ellos, así como con los agentes sociales para ponerlo en marcha.

En este sentido, quiero recordarles que el ministerio está impulsando en torno a 100 000 viviendas en alquiler asequible para incrementar de forma significativa la puesta a disposición de un parque de viviendas de alquiler asequible, cuya implementación se articula por dos mecanismos: a través del parque público de vivienda social, mediante la acción directa de este ministerio para impulsar la producción de nueva vivienda pública; y a través del Fondo Social de Viviendas, concertación con los agentes privados para su colaboración con las viviendas de subtitularidad en el incremento del parque de viviendas asequible y social.

Otras cuestiones en el ámbito de la arquitectura. Seguimos elaborando la Ley de Calidad de la Arquitectura y el Entorno Construido, con el objetivo de elevar a rango legal la calidad de nuestros edificios y de nuestras ciudades. Esa será la base de la convivencia y de la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible que nos hemos marcado. En este sentido, daremos un importante impulso al programa del 1,5 % cultural y a la rehabilitación

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 8

arquitectónica. El ministerio realiza programas de conservación y enriquecimiento de este patrimonio y financia trabajos de rehabilitación, restauración y recuperación dirigidos a revitalizar los bienes que lo integran así como su entorno inmediato.

Estos dos programas demuestran el compromiso del Gobierno en proteger y salvaguardar el patrimonio cultural español. Constituye uno de los instrumentos de la Administración General del Estado para garantizar la conservación y promover el enriquecimiento del patrimonio arquitectónico, histórico-cultural y artístico de los pueblos de España y también de los bienes que lo integran. Las actuaciones que se subvencionan en este marco de actuación apuestan por la recuperación del patrimonio como motor de desarrollo, generador de empleo y oportunidades y fomentan la alta calidad de la arquitectura como un bien de interés general que este Gobierno pretende preservar, difundir y fomentar.

Asimismo, otro elemento importante en materia de arquitectura es su difusión, el fomento e investigación, teniendo marcados tres objetivos estratégicos: potenciar la difusión nacional e internacional de la arquitectura española acercándola a los ciudadanos; incentivar y premiar la arquitectura y el urbanismo de calidad, sostenible y de interés público, primando la actuación sobre el patrimonio edificado, y alcanzar acuerdos para la coordinación de los recursos existentes, para que puedan ayudar a prestigiar la arquitectura española de calidad a través de la colaboración con otros centros para la difusión de la arquitectura, la promoción y participación en eventos de la misma naturaleza y la presencia en foros clave y centros de creación de opinión.

Así, estamos dando nuevos enfoques a las bienales de arquitectura y urbanismo —tanto española como iberoamericana y de Venecia—, la colaboración con otros organismos, habiendo firmado varios protocolos, por ejemplo, el que hemos firmado con la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Barcelona para impulsar la candidatura de Barcelona como capital mundial de la arquitectura para 2026, así como también la alineación de todas las actuaciones que estamos llevando desde el ministerio con la nueva Bauhaus europea, con el objetivo de fomentar y promocionar con mayor ambición la arquitectura, el urbanismo y la calidad del entorno construido.

En segundo lugar y relacionado con la emergencia climática, juega un papel fundamental la movilidad; peatones y modos de transporte saludables y activos deben recuperar el espacio. Al mismo tiempo, hay que avanzar en la automatización del transporte de mercancías y la logística, convirtiéndose en más eficientes e incorporando paulatinamente mejoras tecnológicas. Por ello, es necesario seguir avanzando en la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada, el marco general para reorientar las políticas de movilidad y garantizar que progresen con esta orientación que nos hemos propuesto.

Como ya saben, 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. Entre sus principios destacamos los tres siguientes: En primer lugar, que la movilidad es una herramienta de política económica general, ya que debe contribuir al crecimiento de la productividad, a la descarbonización y a la cohesión social. En segundo lugar, reorientar y actualizar las prioridades de inversión pública en materia de infraestructuras de transporte. Se trata de priorizar la seguridad, conservación, movilidad cotidiana, intermodalidad, introducción de tecnología y digitalización para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes. Y, en tercer lugar, la inclusión de principios de transición justa; ni colectivos ni sectores productivos ni territorios pueden quedarse atrás.

Otras cuestiones transversales, 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 complementarán los objetivos de esta estrategia. Por ello, esa estrategia se concibe como un enfoque integrador de todas las acciones que desarrollen unas y otras administraciones, mediante los instrumentos oportunos de coordinación y también de cooperación. Asimismo, el cumplimiento de estas tareas requiere la adaptación de la cultura de la organización del departamento, tradicionalmente encaminada a dar respuesta a las necesidades de un ministerio constructor de infraestructuras para convertirla en una organización interconectada y abierta, tarea que ya está en marcha. Se trata de actuar 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. Un buen ejemplo de este espíritu es la Mesa de Movilidad Rural prevista en la estrategia y que próximamente iniciará su andadura, que tendrá como misión la identificación de distintas tipologías de soluciones de movilidad en entornos de baja densidad de población, el conocimiento de casos de éxito y el seguimiento de proyectos piloto y de nuevos desarrollos basados en la digitalización.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 9

A continuación, paso a hacer un repaso de las cuestiones de carácter más transversal que afectan a varias áreas de este ministerio. En este contexto, como saben, estamos ultimando la redacción de la Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte, cuyo proyecto de ley esperamos llevar a primera lectura al Consejo de Ministros antes de que finalice este año. La ley debe, entre otros aspectos, establecer normas y procedimientos claros para seleccionar inversiones, para 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 las administraciones; y avanzar, insisto, en la sostenibilidad financiera de las infraestructuras de transportes.

En el ámbito del transporte partimos de una premisa clara. Mantener nuestros niveles y modelos de movilidad actuales es incompatible con el objetivo de que el planeta siga siendo habitable para la mayoría de los seres humanos. En la ley nos vamos a dotar de criterios claros para la priorización y la realización de rigurosos análisis de cada proyecto que tenga en cuenta los factores económicos sociales y también medioambientales. En esta misma línea continuaremos con el desarrollo de los instrumentos de planificación de los distintos modos de transportes; en carreteras, con su plan estratégico; en ferrocarriles, con la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias que, en septiembre, someteremos a información pública; en puertos, el nuevo marco estratégico, que será el segundo que se hace en casi treinta años desde la aprobación de la Ley sectorial; en aeropuertos, el nuevo Dora II 2022/2026.

En este punto debo decir que se habla mucho del plan de inversiones previsto, pero poco de los niveles de calidad en los servicios prestados por el gestor aeroportuario o de los indicadores medioambientales que incluye y que, como les he dicho, son un ejemplo en la búsqueda que perseguimos de la sostenibilidad y cercanía al ciudadano. Y también, en navegación aérea, el Plan de vuelo 2025 de Enaire. No obstante, no se trata de competir entre los distintos modos de transporte, sino de ver la movilidad en su conjunto, que se complementen entre sí, tanto para los transportes de viajeros como también para las mercancías.

Avanzaremos, además, en el proceso de liberalización ferroviaria que ya es una realidad. Hoy ya contamos con dos empresas ferroviarias que prestan servicios de alta velocidad y en breve plazo lo hará una tercera operadora. Es un éxito en un doble sentido porque, por un lado, incrementamos la utilización de una red ferroviaria que ha supuesto una inversión muy importante para el Estado, y, por otro, porque la introducción de competencia derivará en el esfuerzo por la prestación de mejores servicios por parte de todos.

Daremos continuidad también —como les decía al inicio— a la iniciativa Cercanías 25. Se trata de impulsar la movilidad cotidiana a través de un modo sostenible, cada vez más digital y más conectado. Esta iniciativa incluye actuaciones con el objetivo de mejorar la calidad del servicio y la experiencia del usuario. En este sentido, las medidas orientadas a mejorar la accesibilidad y usabilidad de los servicios de cercanías tiene un papel muy destacado, pero estas medidas no se refieren solo a la mejora de accesibilidad física —a estaciones y trenes—, sino que también incluyen aspectos como las facilidades para la planificación del viaje, la adquisición y pago de billetes o la información en tiempo real durante el propio viaje y la atención a los usuarios. Estamos ultimando esta propuesta que esperamos tener terminada durante este año.

Cuando hablamos de sostenibilidad, si es importante la movilidad de las personas, no lo es menos el transporte de las mercancías, y es necesario que el ferrocarril aumente su cota modal. Estamos trabajando en la iniciativa Mercancías 30 para dar respuesta al principal déficit de nuestro sistema de transportes. El objetivo de la iniciativa es intentar plantear medidas eficientes que aumenten la cuota modal de transportes de mercancías por ferrocarril, del 4% actual al 10% en el horizonte 2030, en línea con los objetivos de descarbonización del transporte. Se plantean medidas en diferentes ámbitos: infraestructuras, ayudas al sector del transporte ferroviario de mercancías, terminales, y se va a apoyar en parte de los fondos del Plan de recuperación para incentivar el transporte de las mercancías por ferrocarril. Está previsto que en septiembre tengamos contactos con el sector para tener en cuenta sus posibles aportaciones. Un ejemplo de este tipo de medidas son las autopistas ferroviarias para las que, precisamente en el caso de la línea Valencia-Madrid en ancho ibérico, ayer firmamos un protocolo, y en el caso de la autopista Algeciras-Zaragoza, el martes autorizamos licitar la renovación del tramo San Pablo-Almoraima de la línea Bobadilla-Algeciras, que saben ustedes que es estratégica.

Quiero destacar también los trabajos que estamos llevando a cabo dentro del transporte de mercancías por carretera. Un sector esencial para nuestro país que, como no puede ser de otra manera, lo seguirá

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 10

siendo en este nuevo futuro que estamos hoy construyendo, un futuro más digital y más sostenible, y que debe acometer su propio proceso de transformación. Y es que, para afrontar con solvencia y sostenibilidad los retos del sector a corto y medio plazo, estamos trabajando en el plan de impulso de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera, el denominado Plan Impulsa. Un plan específico diseñado para la sostenibilidad de este sector, integral y equilibrado al que le hemos querido dar una triple perspectiva —económica, social y medioambiental—; un plan orientado al reforzamiento del sector, la mejora de su prestigio y su robustez como sector económico. Como ejemplo, aquí incluimos el mantenimiento de las ayudas a la formación o el abandono de la actividad por transportistas autónomos, estas últimas dotadas con unos 10 millones de euros.

Conectado con lo anterior, también ultimaremos el proyecto de ley de creación de una autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, de lo que se derivará la transformación de las comisiones de investigación técnica de accidentes que están actuando en la actualidad. Ya han finalizado los trámites de información y audiencias públicas y nuestra intención es que el texto que se eleve al Consejo de Ministros sea de consenso, por lo que estamos analizando detenidamente todas las aportaciones recibidas, con la intención de enriquecerlo lo máximo posible antes de continuar con la tramitación del anteproyecto.

Alineado, también, con la sostenibilidad, impulsaremos las actuaciones relacionadas con la movilidad de bajas emisiones, continuando con el desarrollo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta y reforzando, en coordinación con otros ministerios, los puntos de recarga de vehículos eléctricos o de combustibles alternativos en las instalaciones que son de nuestra competencia, tales como aeropuertos, estaciones o áreas de servicio de la red estatal de carreteras. Continuaremos con el Plan de transformación digital, orientado hacia 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. Esto incluye el fomento progresivo de la metodología BIM, la digitalización y monitorización de instalaciones, la provisión de información digital sobre servicios de transportes o el impulso de la introducción de los vehículos conectados y autónomos, así como de una mayor utilización de los sistemas europeos de navegación por satélite Galileo y Egnos en el transporte y, también, en la movilidad. Asimismo, tras la experiencia piloto realizada con éxito en Málaga, implantaremos el sistema Cronos, que es un sistema que permite el pago mediante tarjeta de crédito en los tornos de acceso a los núcleos de cercanías de nuestra competencia, y también les avanzo que nuestra implementación está prevista en Madrid para final de este mes.

Sin menoscabo de alguna cuestión más en particular, que comentaré después, la internacionalización seguirá estando presente en la actividad del ministerio. Tenemos que continuar apoyando a las empresas españolas de todo el sector que salen al extranjero.

A continuación, haré un repaso de las áreas en materia de infraestructuras y transportes y de las actuaciones más relevantes en cada caso. En primer lugar, en carreteras continuaremos avanzando en la ejecución de las obras ya iniciadas, así como en las actuaciones en fase de estudio y proyecto, dando prioridad a la conservación y al mantenimiento. No obstante, tenemos que ser conscientes de que, por un lado, tenemos un importante déficit de inversiones en el mantenimiento de la red de carreteras generado a lo largo de la última década, que ha venido acompañado de un incremento notable de la red en los últimos años y nuevos kilómetros de infraestructuras puestos en servicio. Además, hay que añadir la incorporación de las autopistas cuya finalización ha determinado que recuperemos y que incorporemos a nuestro patrimonio viario esas autopistas. —Les recuerdo que hemos liberado un total de 1029 kilómetros de autopistas, y esto también tiene efectos en la conservación—. El déficit de conservación en la Red de Carreteras del Estado, estimando unas necesidades mínimas de 1200 millones de euros anuales, supone una media de 300 millones de euros por año entre 2012 y 2017. Lo estamos empezando a corregir con los presupuestos del año 2021, que son los más altos desde el 2009 y suponen un aumento de 58% sobre el pasado ejercicio, destinando 1240 millones a la conservación. Nuestra intención no es solo la de incrementar las cantidades destinadas a la conservación, sino que, además, queremos implementar nuevos modelos de conservación integrados y eficientes.

Además de este problema de conservación, consideramos que la situación actual de las autopistas de peaje genera desequilibrios territoriales. Estamos tomando varias medidas para intentar compensar estos desequilibrios. No hemos prorrogado los contratos concesionales de los más de mil kilómetros de autopistas que han vencido en estos tres años, hemos inyectado recursos en rebajar los peajes vertebradores de una comunidad, como en la AP-9 de Galicia que, desde el 29 de julio, disfruta de unas bonificaciones históricas. No sólo no se han prorrogado concesiones, sino que también se han

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 11

incrementado en un 72% las dotaciones para reducir peajes con las concesiones vigentes. Pero esta situación no es sostenible a medio plazo, necesitamos recursos para mantener unos estándares adecuados de calidad de nuestras carreteras. Además, tenemos que responder también al criterio europeo de que quien contamina paga y, como indicaba, contribuir a la reducción de los gases de efecto invernadero que se generan. Para eso, estamos trabajando en una propuesta de tarificación de la red de carreteras de alta capacidad del Estado, basada en el principio de equidad territorial, seguridad vial y sostenibilidad ambiental, que será sometida a un diálogo transparente con los grupos políticos, con los agentes sociales y con las administraciones, como ya hemos indicado en múltiples ocasiones, en la misma línea en la que se definirá con más detalle su implementación en lo relativo a plazos, carreteras y demás cuestiones.

Por otro lado, en lo relativo a la protección del medio ambiente y sostenibilidad, de forma coordinada con el ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y con las consejerías correspondientes de las comunidades autónomas afectadas, queremos avanzar en la protección de la fauna que vive los hábitats atravesados por la vía de la red de carreteras del Estado. Asimismo, impulsaremos las actuaciones de reducción del impacto acústico de las infraestructuras viarias.

Por último, queremos revisar además las prioridades en relación con las inversiones a realizar y el impacto que pueden tener sobre la ciudadanía. En el caso de la carretera, una actuación sencilla de conservación o de mejora de la seguridad vial puede ser en muchos casos más eficiente desde el punto de vista social, local y económico que una inversión cuantiosa en ampliaciones de capacidad de autovías existentes.

En el caso del ferrocarril, estamos avanzando también y ultimando el anteproyecto de ley del sector ferroviario para adaptar mejor la ley a la normativa comunitaria y a los retos, como la liberalización, que han cambiado totalmente el panorama ferroviario. En el mes de julio se ha recibido el dictamen del Consejo de Estado, y trabajamos para que la aprobación de la modificación de la ley se pueda producir lo antes posible. Además, desde Adif se continuará con las distintas actuaciones en marcha, muchas de las cuales están vinculadas con los fondos de recuperación, transformación y resiliencia, a los que me referiré después, entre ellas adicionalmente a las enmarcadas en Cercanía 25 o Mercancías 30, que ya he comentado, y sin ser exhaustivos, tenemos los nuevos ejes de alta velocidad Galicia-Asturias-la Y griega vasca, Venta de Baños-Burgos, corredor navarro, Valencia, Xátiva-Alicante-Murcia-Almería, Extremadura y Palencia-Santander; actuaciones de mejora de capacidad en terminales declaradas congestionadas o próximas a estarlo como Sants, Sagrera, Chamartín, Atocha o Valencia; avances en la materialización de los corredores del Mediterráneo y del Atlántico; y actuaciones en la red convencional, como el cambio de ancho en Valencia, Castellón, Tarragona, mejora y electrificación de Sagunto-Teruel-Zaragoza, mejora y electrificación de Mérida-Puertollano, mejora y electrificación de Ourense-Lugo o la mejora y electrificación de Algeciras-Bobadilla.

En el caso de Renfe nos centraremos con intensidad en las medidas que posibilitarán la prestación de un mejor servicio y más cercano al ciudadano, uno de nuestros objetivos más importantes, como he dicho. En este sentido, quiero destacar el esfuerzo que se ha realizado desde Renfe para mantener en todo momento una oferta programada que ha ido siempre por delante y que sigue estando por encima de la demanda registrada, y la voluntad de seguir reponiendo, progresivamente, todos los servicios que todavía no están operando, a medida que la demanda y la ocupación de los servicios se vayan acercando a los niveles anteriores a la pandemia. Trabajaremos en el Plan Estratégico de Renfe, cuya actualización se aprobó a finales del año pasado. Este plan mantiene los tres pilares estratégicos: foco en el cliente, eficiencia y seguridad e internacionalización, e introduce nuevas iniciativas y proyectos con el objetivo de recuperar el equilibrio y la compañía tras el impacto del COVID-19, incrementar los ingresos y mejorar la eficiencia.

Asimismo, sigue el desarrollo de la plataforma integral de movilidad Renfe as a Service, a través de la cual los usuarios podrán contratar todos los servicios necesarios para viajar punto a punto, combinando distintos modos de transporte. Esto también supondrá un incentivo para el uso del ferrocarril como modo de transporte sostenible, y esperamos que, una vez esté a pleno rendimiento esta plataforma, puede generar 1,3 millones de viajes al año.

Seguiremos con la puesta en marcha de los centros de competencia digitales de Renfe, que, además de internalizar actividades necesarias para la prestación del servicio y la transformación digital de la empresa, suponen una de las experiencias más importantes que se han puesto en marcha hasta ahora en la lucha contra la despoblación. Ya están en funcionamiento tres de los cinco centros creados —Teruel, Alcázar de San Juan y Miranda de Ebro— y los dos restantes —Mérida y Linares— serán una realidad,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 12

previsiblemente, antes de que finalice este mes de septiembre. Estas medidas, entre las más importantes puestas en marcha hasta ahora en materia de reto demográfico, permiten generar actividad económica y empleo cualificado en zonas que han estado estrechamente vinculadas con el ferrocarril y que hoy tienen una baja demografía. También continuaremos con el Plan de renovación de la flota de trenes de servicio público tras años en los que no se ha adquirido ningún tren para estos servicios, lo que redundará en una mejora de la calidad y de la eficiencia. Aquí, como saben, hemos tenido muy en cuenta la priorización de las energías limpias, como el hidrógeno, en las nuevas licitaciones de material, que deberá ser utilizado en vías no electrificadas. En el caso de Renfe Mercancías, proseguiremos con el plan de trabajo establecido para convertirse en un operador logístico integral dentro de la apuesta para incrementar la cuota del transporte de mercancías por ferrocarril en nuestro país. Por último, seguiremos explorando las oportunidades de negocio a nivel internacional, entre lo que puedo destacar que a finales de marzo volvió a operar el AVE Medina-La Meca y que recientemente Renfe ha firmado con Texas Central el contrato como operador del proyecto de alta velocidad entre Houston y Dallas. Asimismo, Renfe participa en el consorcio que está asesorando y supervisando el desarrollo del denominado Tren Maya, en México y, recientemente, Renfe ha adquirido el 50% del operador checo Leo Express.

En materia de puertos, donde la recuperación de los tráficos de mercancías previos a la pandemia ya es una realidad, avanzaremos en diversas líneas de trabajo concretas adicionales a las indicadas. En cuanto a la estiba, somos conscientes de la importancia del sector para España, no solo por su propia relevancia económica y su papel en el comercio de nuestro país, sino también por la necesidad de que se desarrolle en el necesario clima de paz social. Seguimos trabajando con el objetivo de dar seguridad jurídica al sector y muy especialmente buscando el equilibrio necesario entre el respeto a la normativa de competencia y la salvaguarda y garantía de los derechos de los trabajadores, verdaderos puntales de un sector esencial para nuestro país.

En lo que se refiere a la sostenibilidad ambiental, entre las metas establecidas destaca el logro en 2030 de una reducción mínima del 50% de la huella de carbono en los puertos, así como un porcentaje de al menos el 50% de uso de energía procedente de autogeneración renovable o de combustibles alternativos neutros en carbono en ese mismo horizonte de 2030. Con este fin hay diversas medidas concretas en marcha que superan los 300 millones de presupuesto, incluidos también en buena medida en el Mecanismo de Recuperación. Por otro lado, también serán incluidas en dicho mecanismo actuaciones de mejora de la intermodalidad ferropuertuaria, lo que redundará en beneficio del medio ambiente. Asimismo, como ejemplo de esa proximidad al ciudadano, apostaremos por los modelos de integración puerto-ciudad, donde debo decir que todos los puertos de interés general cuentan con proyectos al respecto. No quiero dejar de mencionar en este bloque el papel esencial que se desarrolla desde la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar, cuyos profesionales se juegan la vida todos los días para salvaguardar y salvar la de quienes lo necesitan.

En lo que respecta al sector aéreo, aunque todavía estamos lejos de los niveles de tráfico récord de 2019 y tardaremos varios años en recuperarlos, a pesar del complejo contexto sanitario en el que nos movemos, podemos decir que los datos de tráfico de este verano invitan al optimismo. En el caso de AENA, además de las cuestiones incluidas en el DORA II, al que antes me he referido, avanzaremos de acuerdo con el Plan de Acción Climática aprobado hace escasos meses. El objetivo es el de reforzar el papel del transporte aéreo como motor económico en las áreas de influencia de los aeropuertos y compatibilizarlo también con el refuerzo de nuestros compromisos medioambientales, contribuyendo a la materialización de la recuperación verde del sector aéreo.

El Plan de Acción Climática, con un alcance temporal de diez años, permitirá alcanzar en 2026 la neutralidad de carbono y sentará las bases para la consecución del Net Zero en 2040, al obtenerse en 2030 una reducción del 94% de las emisiones por pasajero asociadas a operaciones aeroportuarias propias de AENA, a pesar del esperado crecimiento del tráfico.

En el caso de Enaire, avanzaremos en la línea marcada por su plan estratégico, el Plan de Vuelo 2025, con el objetivo de convertirla en un operador global de servicios de navegación aérea, basándose en las personas, la innovación, la sostenibilidad y la digitalización. En el mismo, incluimos un importante esfuerzo inversor para digitalizar y modernizar profundamente la tecnología de la navegación aérea española en la línea con los requerimientos de cielo único europeo.

Además, también impulsaremos Startical, un verdadero ejemplo de innovación e iniciativa para la operación global de servicios satelitales de navegación aérea. Con ello contribuiremos a mejorar la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 13

capacidad y el uso de las rutas aéreas, así como la gestión del tráfico aéreo con viajes más seguros, directos, confortables y sostenibles.

Para finalizar este repaso por áreas de actividad, me gustaría recordar que continuaremos garantizando también el servicio postal universal como instrumento garante de la cohesión social y territorial, especialmente en la España vaciada y que desde el Instituto Geográfico Nacional seguiremos trabajando en numerosos proyectos interesantes.

El tercer gran instrumento del que disponemos en el ministerio —lo decía al principio también— es el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que tiene cuatro objetivos principales perfectamente alineados con el impulso que queremos dar: la transformación y la transición ecológica, la transformación digital, la cohesión social y territorial y la igualdad de género. Las dos políticas palanca en las que participamos desde el ministerio, la agenda urbana y rural y las infraestructuras y ecosistemas resilientes, permitirán generar actividades y también empleo. A su vez, gracias a las reformas que se implementarán, a las que me he ido refiriendo a lo largo de esta comparecencia, se modernizará y se preparará el país para el futuro: la transformación de la movilidad urbana, metropolitana e interurbana en el contexto de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, la implementación de la Agenda Urbana Española, la nueva política de vivienda para promover el parque de alquiler social o asequible y la rehabilitación de viviendas, edificios y barrios integrales a gran escala. La idea más importante es que por primera vez contamos con un plan anticíclico para dinamizar la recuperación económica y que, respetando su propósito de transformación ecológica y digital, tendrá un alto impacto social y territorial.

El volumen total de las inversiones, de las tres componentes en las que participamos, asciende a 20000 millones, de los que el ministerio tenemos encomendados directa o indirectamente la gestión de 17000 millones de euros. En concreto, se destinarán más de 13200 millones de euros a movilidad sostenible; esto es, la mayor inversión del plan, lo que está permitiendo aumentar la inversión del ministerio y de sus empresas en aproximadamente un 30% en los próximos años, y que también aumentará las inversiones de los ayuntamientos y de las comunidades autónomas.

El desglose, dentro del ministerio, es el siguiente: para el Plan de choque de movilidad en entornos urbanos y metropolitanos más de 4500 millones de euros y para movilidad sostenible, segura y conectada casi 6700 millones de euros. Por otro lado, 6820 millones de euros irán destinados a las actuaciones en vivienda, regeneración urbana, en programas de rehabilitación energética integral de viviendas, edificios y barrios en entornos urbanos y rurales, la segunda mayor inversión del plan.

Como hemos dicho en otras ocasiones, las ayudas representan aproximadamente el 10% del valor añadido bruto anual de toda la construcción de España. Para la gestión de estas cuantías contamos con la importante fortaleza de la capacidad y experiencia para la gestión de fondos europeos y acometer proyectos de gran envergadura. Se trata de inversiones con un gran componente ambiental —el 75%—, que contribuirán a alcanzar una verdadera transformación en la línea con los objetivos transformadores de la Agenda verde, reducir el 35% el tráfico privado en zonas de bajas emisiones y una reducción media del consumo de energía primaria no renovable superior al 40% en rehabilitación de edificios.

Estas inversiones pondrán en marcha reformas en sectores que representan un 20% del producto interior bruto y nos permitirán crear más de medio millón de empleos, muchos de ellos en sectores de futuro, e incrementar también el PIB en unos 34000 millones de euros. Es importante destacar que más de la mitad de los fondos, unos 8670, serán gestionados por las comunidades autónomas, las entidades locales o están destinados a empresas privadas. Como dije antes, yo misma participé la semana pasada en la presentación del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, que supone una inversión de 1000 millones de euros.

En cuanto a los próximos hitos que tenemos en el plan en materia de movilidad, avanzaremos en las líneas destinadas a las comunidades autónomas manteniendo la vía del diálogo abierta a través de la Conferencia Nacional de Transportes y las destinadas a la renovación sostenible de nuestra flota de transporte de mercancías por carretera y en materia de agenda urbana y vivienda tras haber publicado el lunes en el BOE la orden ministerial por la que se aprueban las bases de convocatorias de ayudas para la elaboración del proyecto piloto de planes de acción de la Agenda Urbana Española. Como les avancé, aprobaremos dos iniciativas: un real decreto por el que se regulan los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social y un real decreto-ley para impulsar la actividad de rehabilitación edificatoria y la promoción de vivienda en alquiler en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 14

Concluyo ya, señorías. Como les he dicho, sostenibilidad, cercanía al ciudadano, igualdad, cooperación y diálogo serán las señas de identidad de nuestra tarea, de mi tarea al frente de este ministerio, y lo haremos incluyendo esta impronta en los tres grandes instrumentos de planificación con los que contamos, a los que daremos continuidad —insisto— en la Agenda Urbana Española: la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Además, quiero hacer notar, como culminación de los trabajos llevados a cabo hasta el momento, que en breve plazo esperamos traer a esta Cámara, como les decía, los proyectos de ley que se encuentran actualmente en una fase de tramitación más avanzada y en los que esta Comisión tendrá un papel destacado.

A partir de este momento, quedo a su disposición para que planteen aquellas cuestiones y sugerencias que consideren oportunas e intentaré darles respuesta en el turno de réplica.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a las intervenciones de los distintos grupos. Tal y como hemos acordado y como se ha venido haciendo normalmente, intervendrá cada grupo de menor a mayor por tiempo de diez minutos. Así que vamos a dar la palabra al Grupo Parlamentario Mixto. Don Albert Botran Pahissa, tiene usted la palabra.

El señor **BOTRAN PAHISSA**: Gracias, presidente.

*Benvinguda, ministra. (Comienza su intervención en catalán)*. Entrando en materia, quisiera referirme a un par de cuestiones sobre las que ha intervenido con relación a vivienda y una segunda cuestión más centrada en transportes.

En relación con la vivienda, usted ha citado la necesaria colaboración con las comunidades autónomas, puesto que muchas de ellas o prácticamente todas tienen las competencias exclusivas en vivienda. Nosotros lo que le trasladaríamos sería que retiren el recurso en el Tribunal Constitucional contra la ley catalana de regulación de los alquileres que, como sabrá, se aprobó por una amplia mayoría en el Parlament de Catalunya, precisamente para dar respuesta a los problemas de vivienda e incluso habrá más iniciativas en este mismo sentido. Está en trámite una ley de emergencia habitacional y esperamos que no corra la misma suerte que la primera, que fue recurrida por el Partido Popular ante el Constitucional y luego ustedes también tuvieron esta necesidad como Gobierno de recurrir una ley que, al fin y al cabo, lo que busca es atajar uno de los aspectos de la crisis habitacional, como es el de la burbuja en los alquileres. Le haríamos esta petición.

En relación con el transporte, me ha parecido un poco alucinante el hecho de que a lo largo de la intervención se haya hecho mucho hincapié en la descarbonización, la sostenibilidad e incluso se ha citado en diversas ocasiones la emergencia climática y luego, cuando ha sido el momento de hablar de posibles ampliaciones del aeropuerto, aunque no ha citado en concreto el caso del aeropuerto de El Prat, ha pasado muy rápido diciendo que de lo que se trataba era de la recuperación verde del sector aéreo. Esto me lo tienen que contar muy despacio, pero creo que, aunque me lo cuenten despacio, no hay forma de compatibilizar un aumento de una infraestructura para que acoja más vuelos, y por tanto que se incremente el tránsito aéreo, con reducir las emisiones y, en consecuencia, combatir la emergencia climática, como usted ha señalado, que diría que era una de sus prioridades. Todos sabemos que el avión no es cualquier cosa en relación con las emisiones de transporte, es el medio que más contamina y es el medio que más ha aumentado sus emisiones en los últimos treinta años. Usted ha citado un estudio, creo que es de la Comisión Europea, que dice que el transporte ha crecido mucho en emisiones desde 1990. Ha dado la cifra del 30 %, que es la media incluyendo el transporte marítimo y por carretera, pero si entramos en este aumento de cifras de emisiones el tránsito aéreo ha aumentado sus emisiones casi un 130 % en estos últimos treinta años. Por tanto, es del todo incompatible pensar que un aumento de la capacidad de los aeropuertos puede ir en la línea de la disminución del tránsito aéreo, que es la única forma de que estas emisiones decaigan y que se vaya en consonancia con una realidad a la que las instituciones están llegando tardísimo a atajar, que es la emergencia climática. Formalmente sí que se reconoce, pues en su propia comparecencia lo ha expuesto —el Gobierno español declaró la emergencia climática en enero del 2020, participan de la Agenda 2030 y muchos de ustedes llevan el círculo multicolor de los compromisos—, que todo se atiende como una prioridad porque lo es, pero las actuaciones no van en consecuencia. La ampliación que se proponía —no sabemos todavía si está o no encima de la mesa— del aeropuerto de El Prat, en concreto, no sabemos muy bien a qué motivos de fondo obedecía, aunque

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 15

los podemos intuir. Es decir, podemos intuir que en el fondo, aunque la pandemia llevó a decir que había que repensarse el modelo, que depender solo del turismo era un error, etcétera, al fin y al cabo se busca más capacidad aeroportuaria para recibir más turismo, porque el sector turístico sigue siendo enorme en algunos puntos de Estado español, en particular en Cataluña y el conjunto de los *països catalans*.

Se nos ocurre que en el fondo es un medio de transporte que las élites económicas promocionan mucho y, por tanto, con su influencia política conseguirán antes beneficios para el tránsito aeroportuario que para cercanías u otros medios de transporte. Eso sí, se movilizan todas las patronales porque, ciertamente, es un medio de transporte elitista, y de eso también hay muchos datos. A nivel mundial lo es y nosotros participamos de esta élite, porque solo un 10% de la población hemos subido a un avión alguna vez. Pero incluso dentro de este 10% se ve que son los sectores más elitistas los que ocupan más el tránsito aéreo, sectores de negocios que necesitan esta infraestructura.

Finalmente, también se nos ocurre que igual es porque AENA necesita una inyección de dinero de una forma u otra porque según tengo entendido tiene una deuda grande —son unos 7000 millones de deuda, a razón de 1000 millones anuales de amortización—. Entonces, igual la maniobra de invertir en El Prat es también un rescate para de alguna forma u otra disminuir esta enorme deuda que tiene AENA.

Nosotros estamos claramente en contra de cualquier ampliación del aeropuerto, principalmente por estas razones de total contradicción con la situación de emergencia climática. Se ha querido simplificar mucho la contradicción entre ecología y aeropuerto, en el caso concreto de la laguna La Ricarda. Nos parece una simplificación. Lo que implica la ampliación de choque con la ecología no es solo la laguna de La Ricarda y este ecosistema, sino fundamentalmente lo que he estado expresando de choque que implica más emisiones de CO<sub>2</sub>. La otra contradicción de ampliar el aeropuerto es el modelo económico que se promueve, es decir, un modelo que insiste en el turismo e incluso en situar a Barcelona como un centro de muchas convenciones. Todos sabemos el tipo de trabajos precarios que esto genera en la hostelería, entre otros sectores. Por tanto, es una simplificación decir que es el aeropuerto o el *estany* de La Ricarda, todo es mucho más complejo. Este domingo está convocada una protesta y muchos de los carteles de las plataformas que la convocan lo dejan muy claro. Es decir, ya no es solo La Ricarda y la destrucción del territorio, sino el modelo económico —un modelo económico que deje atrás la precariedad—, la emergencia climática y las emisiones de CO<sub>2</sub>, ya que el transporte aéreo es el que aporta más emisiones.

Desde este punto de vista, nosotros nos oponemos a esta ampliación del aeropuerto y los sectores que lo defienden. Además, lo defienden tratando de compatibilizarlo con un discurso verde, con un discurso de cambio de paradigma, de que vamos a atajar la emergencia climática. A nosotros nos parece que mienten o que no han entendido las bases fundamentales por las que está calentándose el planeta y que solo decreciendo en algunos aspectos —como el transporte aéreo— es posible frenar a tiempo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Como no está el Grupo Euskal Herria Bildu, vamos a pasar al Grupo Parlamentario Vasco. Tiene la palabra, señor Barandiaran Benito.

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

Bienvenida, señora ministra. Le felicito por su nombramiento porque no he tenido ocasión de hacerlo hasta ahora. En primer lugar, le agradezco su intervención que, por lo menos, ha sido prolija, pero permítame empezar diciéndole que este no era el discurso que yo esperaba hoy, esta no era la exposición que yo esperaba en esta comparecencia. En segundo lugar, permítame que le diga algo más y es que, además, me ha parecido que su exposición ha sido más bien de inicio de legislatura, que no una intervención de una ministra que interviene a mitad de legislatura, donde la mayor parte de los proyectos y actuaciones ya están en marcha y donde de alguna manera hubiera merecido más una reflexión respecto de la evolución y de las cuestiones restantes que pudiera haber habido. Y en tercer lugar —lo dejaré luego para el final—, quería mostrar mi sorpresa por alguno de sus planteamientos en materia de vivienda, en especial viniendo de una exalcaldesa, de alguien que viene de una comunidad autónoma con fuerte arraigo en sus competencias y de alguien que viene de un partido político con sensibilidad federal. Me ha llamado mucho la atención y luego lo comentaré al final.

Pero vayamos a las cuestiones que en principio yo quería referirle —como dijo Umbral y se suele decir: yo venía a hablar de mi libro—, de aquellas cuestiones que trascienden a su actividad, a su ministerio, respecto de las que entiendo que todavía hace falta seguir hablando como lo hacíamos antes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 16

con el señor Ábalos. Primera cuestión. Estamos siempre con lo mismo, pero es que es el proyecto más antiguo de tren de alta velocidad de los existentes en el Estado y seguimos sin acabarlo. Primera reflexión: la Y vasca ha sido, era y es un proyecto prioritario, desde el punto de vista estructurante del Estado —no solo del País Vasco— con la Unión Europea, que cuenta además con financiación europea supeditada al cumplimiento de unos plazos y unas condiciones que —primera afirmación— se están incumpliendo.

¿Qué va a hacer usted en ese sentido? Es verdad que la Y vasca está en un proceso de ejecución bastante avanzado, en particular en los tramos cuya ejecución se ha encomendado al Gobierno vasco. Sin embargo, faltan dos hitos fundamentales: los accesos a Vitoria y Bilbao, cuyos estudios informativos se encuentran paralizados por su ministerio. Además, no se está trabajando de forma paralela en los proyectos constructivos, aun cuando estos pudieran ser borradores provisionales que luego se pudieran reformular para una tramitación más ágil. Eso redundaría en un retraso, lo que a nuestro entender podría ser evitado en buena parte si existiera iniciativa política, decisión para abordar la reforma urgente y fuera además de forma coordinada con el resto de instituciones. Quiero añadir, además, que sobre este particular tengo que precisar que somos conscientes de que existe una polémica, la de unos posibles accesos provisionales en superficie a Bilbao y Vitoria. Sin embargo, esa no es una solución aceptable y cualquier intento de condicionar el acuerdo a la aceptación de esos hitos contará con nuestro rechazo expreso. Hoy el *lehendakari*, en su comparecencia ante el Parlamento vasco, ha comentado que estaba dispuesto a explorar cualquier posibilidad que no suponga una demora en el calendario. Pero esas manifestaciones deben ser entendidas en el contexto de que la solución definitiva del soterramiento a la entrada del tren de alta velocidad en Bilbao y Vitoria debe de estar aprobada y licitada antes de poner en marcha soluciones provisionales que permitan anticipar la llegada del tren de alta velocidad. Su Gobierno aceptó de forma expresa respetar un cronograma pactado que, si bien sabemos que se va a incumplir, procuraremos que se ajuste lo más posible. Por tanto, entienda que debemos exigir de forma acentuada que se vayan cumpliendo esos trámites, que se vayan cumpliendo esos plazos, que se vaya cumpliendo ese cronograma. La primera reflexión era el tren de alta velocidad.

La segunda reflexión se refiere a los ferrocarriles de vía convencional y vía estrecha. Quedan muchas reformas pendientes, muchas de ellas pactadas incluso con el señor Rajoy en los presupuestos de los años 2017 y 2018. Hay que recordar que aquellos compromisos fueron también no solo aceptados sino ratificados por el Gobierno que preside el señor Sánchez. Quedan muchas reformas pendientes, como he dicho, tanto en vía estrecha como en vía convencional, pero me gustaría hacer alusión a una en concreto: al tramo Bilbao-Balmaseda, en donde hay una cuestión relativa a los pasos a nivel de Zalla que siguen pendientes de la aceptación de una tramitación más eficiente, porque las soluciones están ya pactadas. Ligado a esto también hay otra cuestión. El ferrocarril Bilbao-Balmaseda, que es el único tramo de vía estrecha que queda pendiente de transferir a la Comunidad Autónoma del País Vasco y, por lo tanto, me gustaría preguntarle si se ha iniciado desde su ministerio alguna conversación tendente a hacer efectiva o materializar esa transferencia. Por otra parte, quedan las cuestiones relativas a la accesibilidad, seguridad o nuevos proyectos que estaban ya en marcha respecto a los que yo también, en la medida de la posible, le pediría información aunque no sé si hoy es el momento oportuno.

Tercera reflexión. En el cronograma de negociaciones pactado por su Gobierno con el Gobierno vasco para hacer efectiva la transferencia de competencias a la Comunidad Autónoma del País Vasco figura, entre otras, que entre abril y octubre de 2021 se iban a abordar aquellas relativas a los posibles trasposos de puertos de interés general y aeropuertos. Alguno, como es el caso del puerto de Pasaia, se suponía que tenía que haber tenido un cauce mucho más fácil, pero no hemos tenido ninguna aclaración, ninguna explicación ni ninguna noticia de que se haya podido avanzar. ¿Podría explicarme en qué estado se encuentran esas negociaciones?

Cuarta reflexión. La verdad es que es de las pocas cosas que yo creo que ha avanzado usted en su intervención y me ha parecido interesante, solo que haría falta concretar aún más porque esta es una cuestión que ya el señor Ábalos había avanzado que estaba pendiente y que debía de mediar determinado acuerdo: el pago por uso y el pago por contaminar, es decir, quien contamina paga. El mantenimiento del sistema de carreteras, que en Euskadi se hace por las propias diputaciones forales, mediando las competencias que existen históricas exclusivas, y que de alguna manera están ligadas a que el mantenimiento lo hace todo siempre aquel que ha hecho uso de la carretera, podría estar en riesgo si no existiera un ámbito de coordinación efectiva con las políticas de Estado. Hace un momento, le hemos oído hablar de que iba a hacer alguna propuesta legislativa relativa a la tarificación del uso de algunas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 17

carreteras de alta ocupación, pero me gustaría conocer algo más —si existe— o algún avance de las características que pudiera tener esa política.

Quinta reflexión, que he dejado para el final. Se trata de las políticas de vivienda. Nada de lo que ha dicho me resulta extraño, es más, puedo compartir prácticamente tanto las reflexiones como el sentido de las iniciativas e, incluso, las necesidades de financiación. Ayer o anteayer, en el Congreso, debatíamos una moción del Grupo Parlamentario Popular relativa también al uso o al incremento del uso de los fondos europeos en materia de vivienda. Yo ya señalaba —vuelvo a reiterarlo aquí— que lo que más miedo me estaba dando era esa especie —permítame la figura— de emparedado político e ideológico que se efectúa por las fuerzas estatales de la materia de vivienda para evitarla o alejarla de su ámbito competencial natural, que son las comunidades autónomas y las corporaciones locales.

Usted ha señalado —si no me equivoco— que en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia hay un volumen importante —no solo para ello— de 20 000 millones, y de ellos 17 000 correspondían al ministerio. Ha señalado cifras de 4 500, 6 700, 6 785 y 1 000 millones destinados a diferentes políticas de vivienda. Señora ministra, es que esto son competencias de las comunidades autónomas. Yo entiendo que entre los funcionarios del ministerio exista cierta tendencia a no perder protagonismo en la actividad y a seguir manejando aquellos recursos y aquellas decisiones que puedan tener que ver con políticas que son irrelevantes e interesantes para los ciudadanos. Pero es que estamos en un Estado compuesto, en el que las competencias han sido descentralizadas, en el que, desde luego, existe una tendencia —cada vez incrementada con mayor intensidad— a la recuperación través de la intervención directa por parte de los organismos del Estado en materias que son competencia de las comunidades autónomas. Y la vivienda es el más claro ejemplo de ello, porque la vivienda sí que es una necesidad, que siendo común a todos los ciudadanos, sí tiene características completamente diferenciadas por territorios.

Señora ministra, no me gusta nada la dirección que se está adoptando desde el ministerio en Madrid en materia de impulso de política de vivienda, porque —repito— su participación, en este caso, debía ser exclusivamente la dirigida a establecer unas bases de carácter general y a encauzar la financiación para que pueda ser efectuada por parte de las comunidades autónomas, pero no a una intervención tan intensa, tan directa y tan exhaustiva como la que se está proponiendo desde su ministerio. Seguiremos hablando.

Muchas gracias, señora ministra.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Quiero saludar, como no puede ser de otra manera, a la ministra y darle la bienvenida a esta Comisión y al Congreso, donde esperamos verla siempre que sea necesario. Por tanto, ya le dejo interesado que, si fuera preciso, atienda las peticiones de la Comisión para concurrir.

En cualquier caso, yo hago una valoración positiva —además lo ha dicho usted— de su condición de política en el ámbito local. Creo que es interesante y algo nuevo que una ministra provenga directamente del mundo local. En eso yo coincido con usted, también he sido concejal en un municipio, tanto en oposición como en Gobierno. Por tanto, creo que es importante que en este tipo de materias se tenga esa sensibilidad y esa cercanía con los intereses de los ciudadanos, pero también desde un ministerio en el que hay que tener una visión mucho más transversal, más general y más amplia. En ese aspecto, tengo que coincidir con lo que ha comentado el diputado del PNV, el señor Barandiaran, en cuanto a que esperábamos tener una presentación de propuestas un poco más avanzadas sobre proyectos que ya deberían estar en marcha. Hoy nos ha mostrado algunas líneas sobre una serie de planes y proyectos que me preocuparía que quedarán en una cuestión de mero *marketing* y que simplemente hubiéramos cambiado el nombre y ahora denomináramos Cercanías 25, Mercancías 30 o Planes Impulsa a proyectos que llevan muchísimo tiempo encima la mesa o incluso en cajones y que anteriormente se han llamado Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, el PEIT de 2005-2020, o posteriormente el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, el PITVI 2012 a 2024. Al final, los proyectos que en materia de infraestructuras necesita España creo que están asumidos por cualquier Gobierno que llegue, sea de la manera que sea, bien por unas elecciones o por una moción de censura, como también se ha encargado usted de recordar, puesto que esos proyectos no tienen ideología y, desde luego, son de interés de todos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 18

los españoles y resultan necesarios. Por eso nosotros, desde el Grupo Ciudadanos, siempre hemos solicitado, y últimamente con mayor intensidad, que exista un plan nacional de infraestructura, más allá de planes sectoriales. Si anteriormente hubo un PEIT 2005-2020 y luego un PITVI 1012-2024, por otra parte, impulsados por dos Gobiernos de diferente color, no alcanzamos a entender por qué ahora se deberían trocear esos grandes proyectos, esos grandes planes o esos grandes instrumentos de planificación para toda España por sectores u otros elementos que quizá los vayan a empobrecer. Entendemos que es importante poder alcanzar cohesión del territorio y cohesión social y económica, máxime en estos momentos, a través de un plan nacional de infraestructuras que abarque la totalidad del territorio nacional, se llame como se llame y con la extensión cronológica que le quieran dar desde el ministerio, cuestión que es de su potestad. Si fue una buena idea tener planes anteriores de ese nivel, sería interesante volver a repetir este tipo de planificación estructural, mucho más general, aunque luego pudiera desglosarse, sí, en otro tipo de planes, pero con una visión de conjunto.

Quizá nos ahorraríamos situaciones como la que ya se ha comentado sobre la ampliación del aeropuerto de El Prat. Para nosotros es un tema importante y nos gustaría saber —quizá tenga oportunidad de comentárnoslo— cuáles son las verdaderas razones que llevan a que en apenas unas semanas, en referencia a un proyecto de ampliación de un aeropuerto que no es importante para Barcelona, que no es importante para Cataluña, sino para el conjunto de España, y, además, cuantificado en 1700 millones de inversión, simplemente se nos diga en una rueda de prensa que las desavenencias del Gobierno de Cataluña lo hacen inviable. Sinceramente, y se lo tengo que decir, nos parece una broma que esa sea la justificación para un proyecto de esa envergadura, porque la situación de conflicto que pudiera darse en el Gobierno catalán era conocida incluso antes del anuncio de la inversión de 1700 millones, posiblemente procedente de otro tipo de negociaciones. Creemos que es importante que este tipo de infraestructuras estén por encima de vicisitudes como puedan ser desencuentros no ya del Gobierno de España con un Gobierno autonómico, sino, como se ha aducido, dentro de un mismo Gobierno autonómico entre las formaciones que lo componen. Por lo tanto, no entendemos que sobre un proyecto como el de la ampliación de El Prat, que consideramos tan necesario y que además le ha aparecido necesario incluso al Gobierno del que usted hoy es ministra en este departamento, simplemente nos diga que es una cuestión absolutamente interna del Gobierno catalán. Por lo tanto, sí nos gustaría saber qué más hay detrás de este tema y si ustedes tienen pensada alguna alternativa para esos 1700 millones, si en el resto de España hay algún agraciado al que le pueda tocar la lotería porque han dejado ustedes libres 1700 millones.

Hay un tema que también quiero comentarle, porque nos hubiera gustado saber —al menos, a mi grupo— cuál es el modelo definitivo, a estas alturas de legislatura y con todo lo que hemos escuchado, por el que se va a apostar en cuanto a la financiación del mantenimiento de nuestras vías de alta capacidad. Yo he tenido ocasión de leer algún artículo que ha publicado usted, y en el mismo se dice una cosa y la contraria. Por una parte, se dice que es una maravilla y un hito que se hayan liberado peajes, pero todos sabemos que liberar peajes no quiere decir que las carreteras sean gratuitas, y alguien de una vez debería explicarlo, porque las carreteras no salen gratis, y, cuando se liberan los peajes, alguien lo paga y lo hace por otra vía. Pero, además de ese hito que se ha conseguido con un Gobierno socialista, en ese mismo texto anunciaba que, sí o sí —y está en el plan que se ha mandado a Europa—, habrá que seguir financiándolo, y además se menciona expresamente el pago por el uso. Yo he leído que usted también ha dicho que eso no son los peajes tradicionales. No sé cómo lo van a llamar, no lo sabemos, pero nos gustaría saber cuál es la propuesta que tiene el Gobierno. Si no van a ser peajes pero va a ser pago por uso, pero no una liberación, nos gustaría que nos digan exactamente en qué están pensando, porque, claro, a Europa se le ha prometido algo, como, por ejemplo, también unos determinados plazos en materia de vivienda y no se están cumpliendo. Sería interesante saber qué es lo que nos vamos a encontrar los españoles, aunque no sé si este año o el que viene o en 2024, ya que ese parece ser el horizonte temporal que se ha propuesto en el documento enviado a Europa. Sería interesante saber si de lo que estamos hablando, por ejemplo, es de que se va a terminar con un sistema de concesión y gestión indirecta y se va a poner otro sistema de pago o tasa para solamente quienes las usan, si va a ser discriminatorio respecto a determinadas vías o no. Evidentemente, al presumir de liberar autovías y luego decir, como se ha escuchado, que hasta las carreteras nacionales en algún momento podrían estar grabadas para evitar precisamente el tránsito de todo ese transporte pesado, creo que sería importante que se conociera no ya solo por nuestra parte, como representantes de los españoles, sino por la propia ciudadanía.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 19

Como anécdota, le puedo comentar que respecto a dos preguntas que se realizaron al Gobierno al final del anterior período de sesiones, en concreto sobre dos proyectos referidos a obras en infraestructuras viarias en la provincia de Alicante, que es la mía, una de ellas en cuanto a la AP-37, se nos decía que era un proyecto desechado porque, al fin y al cabo, era un proyecto de peaje y no parecía interesante ni que fuera a tener viabilidad. No obstante, parece que nos van a poner peajes, por lo que no acabo de entender la respuesta. Asimismo, en contestación a otra pregunta referente a unos accesos al hospital de Villajoyosa, en Alicante, se nos decía que se había modificado ese proyecto porque, al fin y al cabo, como se había liberado la AP-7, todo el tránsito de la nacional había vuelto ya a la autopista. Pero, de nuevo, le repito que en el año 2024, aparentemente, va a haber otro tipo de peajes o algo, que espero que nos puedan explicar.

Nos hubiera gustado también conocer algún detalle más concreto sobre los corredores Atlántico y Mediterráneo, dos iniciativas que en materia de infraestructuras son una eterna promesa, llevan toda la vida encima de la mesa. Como sabemos que ahora cuentan con financiación y proyectos, quisiéramos saber cuándo van a ser una realidad. En particular, sobre determinadas obras ligadas a los AVE, por ejemplo a Galicia o Extremadura, quisiéramos conocer cuáles son las decisiones que van a tomar sobre las variantes de la llegada del AVE hasta la ciudad de Vigo. En el caso de Extremadura, hace poco que el presidente del Gobierno ya ha anunciado que el año que viene habrá AVE en Extremadura. ¿Cuál será ese AVE? Finalmente, por lo que toca a mi comunidad, simplemente quiero saber si de verdad hay un interés por ampliar el puerto de Valencia o nos vamos a quedar esperando a que Compromís siga apretando al Partido Socialista hasta el infinito.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos al Grupo Parlamentario Plural, y en primer lugar tiene la palabra la señora Calvo por tiempo de cuatro minutos, según me indican sus portavoces.

La señora **CALVO GÓMEZ**: Muchas gracias, presidente.

Señora ministra, si no fuera porque estamos acostumbrados a los cambios de rumbo de este Gobierno, le diría que me ha sorprendido que no se hablara en ningún momento, en más de una hora de exposición por su parte, del aeropuerto de El Prat. Pero vamos a hacer memoria. El 2 de agosto usted y el vicepresidente Puigneró acordaron desbloquear la inversión de 1700 millones para mejorar el aeropuerto de El Prat, construir estaciones ferroviarias de alta velocidad en los aeropuertos de Girona y Reus, un nuevo plan director elaborado con criterios medioambientales para determinar cómo convertir el aeropuerto de Barcelona en un *hub* intercontinental y hacer una consulta previa a la Comisión Europea en caso de afectación de ámbitos medioambientales protegidos. Ya en septiembre el Govern de la Generalitat dio apoyo a ese acuerdo, con el compromiso de que no se destruyera la laguna de La Ricarda. Sin embargo, hace una semana nos sorprende a todos con una rueda de prensa en la que se desestima el proyecto por falta —y la cito— de un consenso nítido en el Govern y de madurez. Curioso que hablen de madurez cuando han llevado al Govern de la Generalitat a tener que acordar en semanas lo que requiere largos periodos de negociación y estudios sobre el terreno. Parece que cuando AENA aprieta, el Gobierno corre. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

Han vuelto a mentir a la ciudadanía de Cataluña, señora ministra, porque, en realidad, la competencia real en la decisión de mejorar el aeropuerto de El Prat parece que no era de su ministerio, sino del Ministerio de Transición Ecológica, de la ministra Ribera, de Podemos, que está claramente en contra. Por eso, horas antes de la visita de la vicepresidenta Yolanda Díaz, también de Podemos, a La Ricarda, toma usted los mandos del avión y decide desviar la ruta. Pedro Sánchez sabía perfectamente que en el Consejo de Ministros previsto para el 30 de septiembre Podemos iba a votar en contra de esta ampliación del aeropuerto de El Prat. Sin pista ya sabemos que no hay manera de aterrizar un avión, así que entendemos que, para evitar una crisis en el Gobierno, para evitar esas turbulencias, ustedes deciden volver a faltar al respeto a la ciudadanía de Cataluña, que merece unas infraestructuras aeroportuarias al máximo nivel internacional.

Y, aun así, usted el lunes se atreve a solicitar al Govern de la Generalitat un apoyo inequívoco —dijo usted— al acuerdo del 2 de agosto. Cuando uno tiene un interés inequívoco en hacer una inversión, habiendo sido acordada con otra parte, se hace. Por tanto, ¿en qué punto estamos? Ayer el presidente Pedro Sánchez dijo en el Congreso —literal— que se puede retomar el acuerdo del 2 de agosto. ¿Sí? ¿Han logrado cambiar la opinión de los socios de Podemos? Por otro lado, ¿han conseguido una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 20

propuesta completa por parte de AENA que, más allá de las infraestructuras, garantice una compañía aérea que monte un *hub* para enviar pasajeros hacia vuelos de largo radio? ¿Van a lograr un compromiso regulatorio para resolver los impedimentos que generan acuerdos bilaterales como el que hay entre España y Rusia, que no permite volar de Barcelona a Tokio? El aeropuerto de Barcelona ha sido el que más ha crecido en los últimos años en Europa y ya tiene cuarenta y cinco vuelos intercontinentales, sin la ayuda del Estado, así que tal vez el pecado sea poder llegar a hacerle sombra al aeropuerto de Madrid-Barajas. ¿Cuándo nos van a dar la gestión?

Por otro lado, el mismo día que anuncia que El Prat cae nos dice que los catalanes estén tranquilos porque van a retomar el corredor del Mediterráneo, que es una especie de animal mítico que tiene ya más de veinticinco años y que seguimos esperando. También habla de los 6000 millones de inversión en cercanías hasta 2030, que ya prometió el ministro Ábalos y que todavía nos están concretando. Claro que hasta el 2030 nos puede seguir sirviendo para el discurso.

Además, ayer su presidente dijo —y cito textualmente—: Hay un compromiso estatutario de inversión en Cataluña que hemos respetado en estos presupuestos generales del Estado y que volveremos a respetar en los borradores de los presupuestos generales del Estado. Sin embargo, las mentiras o las incorrecciones tienen poca autonomía de vuelo, señora ministra...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Disculpe, señora Calvo, está usted agotando el tiempo que había acordado con su compañero.

La señora **CALVO GÓMEZ**: ...porque cumplir lo establecido estatutariamente hace referencia también a todos aquellos pagos que están pendientes.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Por el mismo grupo parlamentario, tiene la palabra el señor Bel.

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

*Benvinguda, senyora ministra. Moltíssima sort amb la seva tasca i encerts.*

Dicho esto, en primer lugar, quiero agradecerle el intento de exponer en poco más de una hora los objetivos del ministerio, un ministerio muy amplio, aunque coincido en que es continuidad del proyecto del anterior ministro. Hace tres años, cuando comparecía el ministro Ábalos por primera vez, le advertí que los ministros de Fomento en aquel momento en Cataluña no tenían muy buena fama. La verdad es que usted lo debe saber, pero tiene la ventaja de que es catalana, por lo que veremos si mejora la situación respecto de otros ministros catalanes, porque el gran problema en Cataluña es que se presupuesta poco, pero, sobre todo, se ejecuta mucho menos.

Me va a permitir empezar con un tema que ha supuesto un compromiso de inversión de 1700 millones de euros pero que ha tenido una duración ínfima de seis semanas, por lo que nos gustaría una aclaración. A pesar de la actitud infantil, cortoplacista y poco responsable del Govern de la Generalitat, a pesar de la política de vuelo gallináceo, más que de vuelo intercontinental, del propio Govern de la Generalitat, ustedes, como Gobierno, tienen una gran responsabilidad en este desaguado que se ha producido. El 2 de agosto usted comparece y anuncia un acuerdo verbal, no escrito, aunque refrendado por sendas notas de prensa, sobre una inversión y una ampliación estratégica, necesaria e imprescindible en el aeropuerto de El Prat. Pasan unas semanas y comparece en rueda de prensa, sin haber hablado nuevamente con el vicepresidente con el que había adquirido aquel compromiso, sin que el presidente Sánchez haya llamado antes al presidente de la Generalitat diciéndole que había un problema. Son 1700 millones de inversión, una inversión hiperestratégica en el aeropuerto de El Prat. Por tanto, esto requiere una explicación. No puede decir que el presidente de la Generalitat ha escrito unos tuits o que unos diputados o unos consejeros han hecho manifestaciones. Al menos, antes de romper el compromiso usted debería haber hablado con la persona con la que se había planteado el acuerdo, que es nada menos que el vicepresidente de la Generalitat, y decirle que eso no se puede reconducir, o que sí se puede reconducir, o que se aclaren o que quieren tales compromisos por escrito. Sin embargo, ustedes salen en una rueda de prensa diciendo que en Cataluña no se aclaran, cómo si aquí se estuviesen aclarando. El otro día vino la vicepresidenta del Gobierno y dijo que también quería ir a la manifestación. Por tanto, les pedimos responsabilidad.

Y quiero plantearle algunas preguntas. ¿Cuál es su propuesta? ¿Cuál es la propuesta del Gobierno para el aeropuerto de El Prat durante los próximos cinco años si no se hace esta inversión de 1700

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 21

millones? ¿Creen que el aeropuerto de El Prat tiene que intentar ser un *hub* de vuelos internacionales o no? ¿Y cómo lo van a conseguir sin estos 1700 millones de inversión? ¿Es posible o no? Si estos 1700 millones de euros de inversión no se destinan al aeropuerto de El Prat por parte de AENA, hay dos posibles soluciones, que AENA deje de invertir 1700 millones de euros o que estos 1700 millones de euros se inviertan en otros aeropuertos. Le pedimos que nos explique en qué aeropuertos se van a invertir estos 1700 millones de euros. Si el problema es el cambio climático, ¿va a afectar menos al cambio climático que se inviertan 1700, 1500 millones o una parte de estos 1700 millones en el aeropuerto de Barajas y que no se inviertan en el aeropuerto de Barcelona? Por tanto, queremos que nos responda al respecto.

Y para terminar con esta cuestión, recuperen el diálogo. Ustedes tienen la responsabilidad de retomar el proyecto. Hablen con el Gobierno de la Generalitat, que el presidente Sánchez hable con el presidente Aragonès; usted debe hablar con el vicepresidente responsable. Esto no viene de quince días ni de tres semanas ni de un calendario encorsetado para una inversión de 1700 millones que en agosto era estratégica, que es estratégica y que desde el Partit Demòcrata reclamamos y pedimos, señora ministra. Esto es fundamental.

Quiero hacer un apunte en cuanto a vivienda. En la nueva ley, ¿piensan regular los alquileres? Para nosotros, la solución para los problemas de la vivienda de alquiler está en un parque público de vivienda que se debe actualizar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Ferran Bel, disculpe, pero su compañera ha gastado más tiempo del que habían acordado ustedes, por lo que ha acabado su turno.

El señor **BEL ACCENSI**: Voy terminando, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

El señor **BEL ACCENSI**: Señora presidenta, estaba diciéndole que iba terminando, pero veo que es intransigente. Por tanto...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Republicano, por favor, señor Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Dejo aquí mi intervención y continuaré en la réplica. Muchísimas gracias, vicepresidenta, por su generosidad.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidenta. *Benvinguda*, señora ministra.

Antes de entrar en lo que van a hacer, igual que han hecho mis compañeros, empiezo por lo que no van a hacer, que es la ampliación de El Prat, en Barcelona, aunque quizás mi idea sea un poco distinta de la de mis compañeros. Para nosotros, los republicanos, declarar que estamos en una situación de emergencia climática es el fruto de constatar lo que la comunidad científica internacional viene diciendo desde hace años, es decir, o reducimos de manera drástica el impacto ambiental que generan nuestras actividades o la cosa nos va a ir muy mal. Nosotros consideramos que la pandemia ha abierto una gran oportunidad de avanzar en la reconversión del modelo productivo y en la estructura económica de nuestro país. Es el momento de establecer límites; lo tenemos claro, sin límites no hay futuro.

Nuestra lectura de lo ocurrido es que AENA no solo no comparte esta premisa, lo que resulta a todas luces evidente, pues solo basta ver las actuaciones que proyectó en otros aeropuertos, como en el de Palma, sino que ha querido simplificar el debate sobre el futuro del aeropuerto. No podemos y no vamos a aceptar que un debate tan complejo e importante se reduzca a si es oportuna o no la ampliación de la tercera pista del aeropuerto. Nosotros queremos hablar del modelo aeroportuario y, por extensión, de un modelo de movilidad que debe ser sostenible, importante, gestionado desde Cataluña. Es imprescindible analizar las alternativas disponibles y pensar en el sistema aeroportuario catalán, pero por completo, porque incluye los aeropuertos de Reus y Girona pero también el de Alguaire, y, evidentemente, en ningún caso la reforma del aeropuerto puede comportar la destrucción del medio natural, del Parc Agrari del Baix Llobregat, ni el incumplimiento de la legislación europea. Esto parece que debería ser elemental. Y, ya respondiendo también al compañero de Ciudadanos, si no saben en qué invertir los 1700 millones de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 22

euros, inviertánlos en cercanías y en infraestructuras, y así acercar los aeropuertos de Reus, Girona y Alguaire, que falta hace, y, de paso, quizás de este modo no haga falta ampliar el aeropuerto de El Prat.

Dicho esto, señora ministra, en nuestro grupo estamos convencidos de que desarrollar respuestas efectivas al transporte y a una movilidad sostenible da una oportunidad respecto al reto demográfico por el que atraviesa gran parte de las zonas rurales. Para ello deben impulsarse transformaciones profundas en el modelo de transporte e infraestructuras de todo el territorio, pero especialmente en los más castigados. ¿Tienen previsto impulsar dicha transformación, y que además sea liderada por las propias comunidades rurales, y, lo más importante, sin intereses especulativos? Y aquí vamos a hacer hincapié en el principio de subsidiariedad, respecto del que pensamos que las inversiones que se consideren deben estar definidas a nivel territorial, ya que en la proximidad es donde se proponen las mejores soluciones, que, al final, son las que resultan eficaces en relación con el objetivo buscado. Por poner un ejemplo, el pasado 31 de agosto finaliza la concesión de la autopista de titularidad estatal AP-2, que va desde Alfajarín a El Vendrell, con un total de 228 kilómetros. Es una excelente noticia, ya esperada desde hace muchos años. Esta liberación nos sitúa en el centro de una de las rutas económicas y logísticas más importantes del sur de Europa que el peaje no hizo que pudiéramos aprovechar en toda su dimensión, porque además los municipios por donde pasa la AP-2, como son los del eje de Lleida-Tarragona, han sido históricamente maltratados a través de las bonificaciones en el IBI por los peajes, a diferencia de otros territorios. Es por ello que creemos que es necesario y de justicia compensar a estas zonas, priorizar estas inversiones con tal de luchar contra el despoblamiento de este territorio e impulsar su desarrollo y diversificación económica. Desde Esquerra creemos que es imprescindible incrementar la permeabilidad de esta autopista AP-2, lo que significa construir nuevos accesos y también mejorar los existentes. Creemos que el fin del peaje abre muchas posibilidades para el territorio, especialmente para los municipios de Lleida por donde transcurre la AP-2. Según estudios comparativos realizados con vías de alta capacidad en Cataluña, observamos que, por ejemplo, la autovía A-2 tiene veinticuatro enlaces en sesenta y cuatro kilómetros, tres kilómetros por enlace; la autopista AP-7 entre Barcelona y Girona tiene una salida cada cinco kilómetros en Barcelona y cada siete kilómetros en Girona, y la autopista AP-2 tiene cinco enlaces en casi sesenta kilómetros de recorrido en la zona de Lleida, lo que significa una ratio de doce kilómetros por enlace. Así pues, creo que se pone de manifiesto que hay que crear más enlaces en la AP-2 si seguimos los principios de equidad territorial. La propuesta técnica de la Diputació de Lleida es relativa a crear cuatro nuevos accesos y la adaptación de uno, y con ello pasaríamos de los cinco actuales a tener nueve accesos en estos casi sesenta kilómetros. Concretamente, se propone crear nuevos enlaces en Soses, Sudanell, Artesa de Lleida y Castellidans y mejorar el enlace ya existente de Fraga y Serós. ¿Va a tener en cuenta la propuesta que le presentó la Diputació de Lleida el pasado 3 de septiembre sobre estos cuatro nuevos accesos de la AP-2? ¿En la mesa de movilidad rural que nos ha comentado se incorporará alguna idea sobre la repoblación de estos territorios?

Sobre el servicio ferroviario de cercanías y de trenes regionales en Cataluña, que padece un deterioro estructural fruto de décadas de desinversión, la cantidad de incidencias, retrasos y cancelaciones de trenes afectan diariamente a la red y ello ha degradado el servicio hasta el punto de minar la capacidad productiva y competitiva de muchos municipios. Señora ministra, ¿tiene previsto mejorar las líneas ferroviarias e implantar un servicio eficiente para líneas de cercanías como la R12, R4 y R3? En 2013 la Generalitat de Cataluña y el Ministerio de Fomento acuerdan crear núcleos de cercanías en Girona, Lleida y Tarragona y ese acuerdo recibe una dotación de 160 millones de euros, gracias a lo cual en 2014 se mejoran los servicios de Tarragona y Girona. Sin embargo, las cercanías de Lleida, incluidas inicialmente en el plan, nunca han gozado de un incremento de circulación ferroviaria, y este es un agravio importante para estas comarcas, que son las mismas que están afectadas por la AP-2. Es urgente un servicio ferroviario eficiente, de calidad, democrático, inclusivo y sostenible; un servicio digno del siglo XXI, no del siglo XIX, como es el que tenemos ahora en la línea R12, por ejemplo. Permitan a la ciudadanía tener una alternativa al transporte por carretera.

Respecto al transporte ferroviario de mercancías, les recuerdo que un mandato de la Unión Europea para el Horizonte 2030 en relación con el transporte de mercancías y ferrocarril es que se consiga un trasvase del 50% en trayectos de trescientos kilómetros, y, sin embargo, nos ha hablado de que su proyecto es llegar a un 10%. Ya nos parece vergonzoso estar en el 4%, frente a la media de la Unión Europea, que es del 17%. ¿Las medidas que piensa adoptar el Gobierno para migrar este tráfico de mercancías de carreteras al ferrocarril serán suficientes para alcanzar este objetivo marcado por la Unión Europea?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 23

El corredor del Mediterráneo continúa siendo la gran infraestructura pendiente, una infraestructura que permitiría dar salida al tráfico de mercancías del eje mediterráneo hacia Europa y conectar el tráfico de mercancías de los puertos de Barcelona, Tarragona y Valencia con la red ferroviaria europea. El sexto componente del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, dotado con más 6000 millones de euros, prevé inversiones en la construcción, modernización y mejora de las infraestructuras del corredor del Mediterráneo. Una inversión pendiente, por ejemplo, son los túneles en la línea R4, obras que permitirían que por esta vía pasasen trenes de hasta 700 metros, que, en principio, no deberían ser pocos, puesto que es la línea del corredor del Mediterráneo. Sin embargo, se saturará por completo la R4 si primero no invierten lo suficiente en esta mejora.

Ya ve que le he dado muchísimas ideas para invertir los 1700 millones del aeropuerto. Aun así, le preguntamos: ¿Cuántos de los más de 6000 millones de euros se destinarán a este proyecto del corredor del Mediterráneo? ¿Qué programa plurianual de inversiones contemplan? Es muy importante conseguir estas mejoras y potenciar el transporte y la movilidad sostenible, porque de pasada va a solucionar los problemas de vivienda, ya que si las zonas rurales y las zonas urbanas disponen de las condiciones adecuadas para su comunicación...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Granollers, ha acabado su tiempo. Muchas gracias.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**:... seremos capaces de liberar este potencial ubicado en el territorio...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Granollers, ha acabado su tiempo.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: ... y nos beneficiaremos de ello. Gracias. La vivienda se la dejo para la réplica.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Había acabado su tiempo.

Por una petición de los grupos aquí presentes y con el acuerdo de los grupos afectados, les informamos de que se va a cambiar el turno del Grupo Parlamentario VOX y el del Confederado de Unidas Podemos por motivos de conciliación personal.

Muchas gracias.

Doy la palabra al Grupo Parlamentario VOX.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Gracias, presidenta.

Muchas gracias, señora Sánchez, por su comparecencia.

Me gustaría que me respondiera a una serie de cuestiones que le voy a formular de manera muy breve. ¿Piensa derogar el llamado decreto Ábalos? ¿Cuál es su línea de actuación en relación con los taxis y las VTC? En los presupuestos generales aprobados por su Gobierno, la memoria relativa a este ministerio establecía la perspectiva de género en las infraestructuras, igual que ha mencionado usted aquí —y cito frases que ha dicho— acabar con la masculinización de este sector o la creación de espacios sin formas estereotipadas y sin exclusión de grupos históricamente olvidados. ¿Me puede concretar algún espacio masculinizado o algún espacio con formas estereotipadas y exclusión de grupos olvidados? No nos hacemos una idea de qué tipo de espacios son estos a los que se refiere.

¿Tienen intención de desbloquear la A-40 entre Teruel y Cuenca? Porque sí que es verdad que ha mencionado un tramo de electrificación, pero en relación con el ferrocarril, no de la carretera A-40. También quería preguntarle sobre la línea ferroviaria Madrid-Aranda-Burgos, que tiene el tráfico comercial suspendido desde 2011. También cinco de los ocho tramos de la autovía A-11, Soria-Valladolid, siguen pendientes de ejecución, igualmente bloqueados desde 2011. ¿Cómo piensa solucionar las conexiones de la mal llamada España vaciada, que en realidad es España abandonada, si precisamente continúan suspendidas muchas de las líneas ferroviarias en determinadas zonas de España? ¿Cuándo vamos a volver a la normalidad en la interconexión de territorios? Los extremeños, por su parte, llevan veinte años esperando una promesa incumplida —como ha mencionado mi compañero de Ciudadanos—, un AVE que no llega, pero es que, además, la previsión es que la velocidad del mismo sea de apenas unos 110 kilómetros por hora, y esto según una respuesta del propio Gobierno a una pregunta efectuada por nuestro grupo parlamentario. Si bien dice que la velocidad máxima será de 250 kilómetros por hora —máxima—, luego hace una relación de distancias por tiempo —Madrid-Badajoz en tres horas y media,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 24

Madrid-Cáceres en dos cincuenta, Madrid-Mérida en media hora, Mérida-Badajoz en media hora—, lo que supone que la velocidad media del AVE sería de 110 kilómetros por hora. ¿Piensan ejecutar este AVE? ¿Cuál es su solución para la velocidad prevista? También llevan dos décadas esperando la construcción de la autovía A-43, pero en su lugar han decidido hacer parches en la N-430, bajo el pretexto del poco desarrollo económico. Claro, es que sin ruta no hay desarrollo; hacen el análisis al revés. Es un tráfico industrial de gran calado en zonas productivas. Una carretera esencial que es transversal y comunica la España abandonada, como es esta que comunica Badajoz e incluso Portugal vía Ciudad Real hasta Valencia, la van a dejar hecha un lugar de camiones y muertos. Presumen de quitar peajes, pero al mismo tiempo le mandan el compromiso a Europa de que vamos a poner peajes en todas las carreteras de alta capacidad. ¿Van a implantar ese mecanismo de ingresos? Teruel, Soria, Extremadura, son solo unos ejemplos del abandono de la España abandonada.

Por último, ha mencionado el segundo DORA y también nos ha sorprendido, como a varios portavoces del resto de grupos parlamentarios, la súbita suspensión de la ampliación de El Prat. Díganos de forma clara cuál es su posición sobre la prórroga del DORA y la ampliación del Aeropuerto de El Prat. Ya nos ha quedado claro que se ha quebrado su confianza en el Govern, pero nos gustaría saber hacia dónde está dirigiendo sus esfuerzos, si quiere ampliar el Aeropuerto de El Prat o si no lo quiere ampliar y qué opinión le merecen las discrepancias entre AENA y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia respecto a las tasas aeroportuarias en el borrador del segundo DORA. ¿Cree que hay que subirlas o reducirlas?

Para concluir, quiero desearle mucha suerte, ya que de sus decisiones depende la suerte de muchos españoles. Espero sinceramente que demuestre que no está aquí por una cuota. Muchas gracias.

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

Por el mismo grupo parlamentario, tiene la palabra la señora Calonje.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Señora ministra, muchas gracias por su comparecencia.

Al tomar posesión de su nuevo cargo reivindicó usted el derecho a disponer de la vivienda a unos precios asequibles, y qué duda cabe que la manera de facilitar la accesibilidad a la vivienda es aumentar la oferta de vivienda, tanto de vivienda social como de vivienda particular. En su etapa anterior como alcaldesa votó usted a favor de limitar los precios del alquiler en su municipio. Ya ha pasado un año desde que se implantara la ley catalana de vivienda, en virtud de la cual se limitan los precios del alquiler, y el balance ha sido nefasto para Cataluña. Un año después de la entrada en vigor de la ley y de limitar precios los datos muestran que la medida ha tenido dos consecuencias principales: la primera, un impacto casi nulo en las bajadas de precio, que se ha reducido de forma similar en los grandes mercados, y la segunda, una drástica reducción de la oferta. En Barcelona, que es la zona más tensionada de la región, la oferta se ha desplomado un 42%.

Comprobadas, pues, de manera empírica en su patria chica las nefastas consecuencias de esta abrupta injerencia en el mercado que aleja aun más si cabe la posibilidad de acceder a una vivienda digna, ¿es usted partidaria de trasladar este fracaso de manera consciente al resto de España? ¿Qué opinión le merecen las expropiaciones llevadas a cabo en Baleares por su colega de partido, la señora Armengol, para hacer viviendas de alquiler social a costa de la propiedad privada? Su ministerio anunció en 2018 la construcción de 20 000 viviendas para destinarlas a alquiler social. A día de hoy, tres años después, apenas un 16% se encuentra en fase de ejecución, no hay ninguna entregada y este mes de mayo han elevado su promesa a la construcción de 100 000 viviendas; unas ruedas de prensa muy lucidas, pero no tenemos constancia de dónde, ni cómo, ni cuándo se van a construir dichas viviendas. ¿Va a ser su política la misma que la de sus predecesores, de centrarse en el relato y en la demagogia? ¿Su línea de actuación va a ser para una política de vivienda feminista, resiliente y transversal o, por el contrario, será una política de vivienda real, objetiva y para los españoles en su conjunto, sin discriminación de sexo, religión, territorio u orientación sexual? Tras oír su intervención, llena de *jingles* y eslóganes de no dejar a nadie atrás, de resiliencia y demás, me temo no poder albergar la esperanza de que sea una política realista y seria. ¿Nos va a trasladar algún calendario de actuación y nos va a informar de los hitos en la construcción de vivienda de alquiler social? Y, por cierto, quería preguntarle, después de oírla, ¿cómo es una vivienda con perspectiva de género? ¿Son distintas en su plan las cocinas concebidas para hombres que aquellas concebidas para las mujeres?, ¿las duchas?, ¿las rampas de acceso para minusválidos? ¿Cómo se impulsa el sector de la construcción con perspectiva de género? ¿50% de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 25

hombres y 50 % de mujeres albañiles, fontaneros, arquitectos, limpiadores...? Esto se lo pregunto para que se dé cuenta de lo que nos acaba de leer, pero, vamos, volvamos al caso.

Desde que Pedro Sánchez es presidente y gobierna con Podemos, las ocupaciones ilegales se han incrementado en un 45 % y siguen al alza. Estas okupaciones no solo representan un problema para los propietarios, sino que también afectan de manera directa a las comunidades e inciden de manera dramática en la convivencia vecinal. No importa la cantidad de datos que traigamos a esta Cámara. Aunque sean del Ministerio del Interior, sus socios de coalición se empeñan en decir que es un fantasma, que es una leyenda urbana, mientras la petición de una ley antiokupas por parte de afectados, ya sean propietarios o vecinos, es un clamor. Ante esta escalada de okupaciones, ¿desde su ministerio van a seguir mirando hacia otro lado para no descontentar a sus socios populistas o van a mirar de cara a la realidad y van a escuchar a los españoles en esta petitoria?

Tenemos también el fenómeno creciente del iniquokupa, esto es, aquellas personas que alquilan una vivienda abonando la fianza y el mes entrante, se confían en la desidia de la justicia y no los lanzan hasta transcurrida una media de dos años. ¿Piensan tomar cartas en el asunto? Nos dice que han ampliado el escudo social hasta noviembre, y yo, para traducírselo a los españoles, digo que esto significa que no van a desahuciar a okupas ni a iniquokupas y que se están sirviendo de las viviendas privadas para llevar a cabo sus políticas sociales. ¿Va a ser la suya una política continuista de su propio Gobierno de dotar de protección al okupa? **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Espero que sea consciente, señora ministra, del gran problema de accesibilidad a la vivienda que padecemos en España, no solo para nuestros jóvenes, que también, sino que es una calamidad que llega a todas las capas de la población. Le ruego que tome el rumbo de una política seria y objetiva y que, para ello, tenga en cuenta a todos los actores del sector y no sucumba a las alharacas populistas de sus socios de coalición y de su propio partido. Un asiento ministerial no vale la pena si no es para trabajar por el bien de todos los españoles.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

En primer lugar, quiero darle la bienvenida a esta Cámara, desearle muchísima suerte con su nuevo reto, con su nueva responsabilidad, y ofrecerle toda la colaboración por parte de nuestro grupo parlamentario. Entendemos que tenemos el reto compartido de impulsar un Gobierno que tenga en el centro la defensa de la sostenibilidad y esencialmente, desde este ministerio, la defensa y la vertebración de los servicios públicos como un elemento clave, que tiene en el centro los intereses de la población por encima de otros intereses. En ese sentido, le damos la enhorabuena por el cambio del eje en muchas de las políticas, como en la del transporte, en la que poner en valor las cercanías y las medias distancias es uno de los elementos clave.

No eludiré en este caso la lealtad hacia el Gobierno por nuestro grupo, cumpliendo al mismo tiempo con la misión como Legislativo. Nosotros deseamos que avance con rapidez la elaboración de la ley de vivienda. Creemos que es algo urgente y, además, partimos de una posición compartida: la necesidad de cumplir esas observaciones planteadas por el Comité DESC de Naciones Unidas, relativas a garantizar que no se produzcan desalojos forzados sin alternativa habitacional, y de sus resoluciones; la necesidad de buscar garantías para la tenencia de la vivienda para todos los sectores de la población, incluidos aquellos más vulnerables; ser capaces de abordar la ineficiencia que supuso la resolución de la crisis de 2008, que ha tenido como resultado una situación de infravivienda para muchísimas personas, derivada de miles de viviendas vacías y de personas que no tienen la capacidad de poder acceder en el mercado al derecho a la vivienda. Debemos ser capaces de entender, como elemento central, como guía fundamental para nuestras políticas públicas, que la vivienda es un derecho contemplado en el artículo 47. Es una de las fórmulas que nos van a ayudar a afrontar esto y, además, sabemos que es un objetivo compartido por el conjunto del Gobierno.

Nosotros, como bien sabe, estábamos de acuerdo con la ley catalana en el momento de su tramitación. Más allá de los grises competenciales que se están dilucidando en estos momentos en el Tribunal Constitucional, para nosotros hay un eje compartido, que es la necesidad de garantizar la vivienda como derecho y la necesidad de regular un mercado que no puede estar en manos de actores monopolistas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 26

como los que estamos viendo en estos momentos. Cabe señalar el expediente sancionador en contra de uno de los principales portales inmobiliarios por fijación de precios. Eso nos está diciendo que es necesario regular mercados frente a actores monopolistas que intervienen en el mercado y que están intentando impulsar una burbuja inmobiliaria. El Estado tiene que intervenir para regularlos. Somos una economía social de mercado, no somos una economía en la que los monopolios puedan imponer su ley al conjunto de la población, teniendo como consecuencia la privación de un derecho esencial para la vida, para las mayorías sociales.

En esa medida, compartimos también los acuerdos que se están implementando desde el propio Gobierno para incorporar las viviendas de la Sareb al parque público. Creemos que hay que fortalecer ese tipo de trabajo, además desde la cooperación entre el conjunto de las administraciones. El cumplimiento de un derecho fundamental, como es el derecho a la vivienda, requiere del compromiso compartido de todas las administraciones, de las administraciones locales, de las administraciones autonómicas y de la Administración del Estado. Ahí es donde vamos a encontrar fórmulas para poder abordar esta cuestión. En esa medida, el parque que tiene la Sareb tiene un papel que jugar en estos momentos. Sabemos que no se van a cumplir las previsiones que hizo el señor De Guindos y que van a dejarnos un boquete enorme, pero ya que vamos a tener que pagar, ya que parece que nos quieren dejar una deuda, por lo menos que la población pueda disfrutar de esas viviendas, porque en estos momentos está habiendo una necesidad imperiosa.

También tenemos que agradecer el planteamiento de la reactivación del sector de la construcción con una orientación hacia la rehabilitación. Yo creo que ese es uno de los elementos clave. No nos podemos volver a permitir una nueva burbuja inmobiliaria. Tenemos que trabajar sobre una lógica diferente, la lógica de la sostenibilidad. Y quería hacer hincapié en una cuestión que seguro que compartimos, que es la necesidad de que esos procesos de rehabilitación tengan en la vivienda pública de nuestro país uno de los objetivos fundamentales. La situación de una parte importante de la vivienda en el conjunto del Estado se encuentra en una situación lamentable, que afecta además a sectores vulnerables, y es ahí donde tiene que haber un compromiso. Vuelvo otra vez a lo mismo: no una acción unilateral por parte del Estado, sino una acción de cooperación y coordinación permanente con el conjunto de las administraciones que tienen competencias en esa materia. Creemos que ese tiene que ser el camino.

Quisiera hacer hincapié, como comentaba al principio, en el cambio del vector en el sector ferroviario. Cambiar ese vector de hacer todos los kilómetros de AVE posibles y entender que los sectores del ferrocarril más utilizados son el de cercanías y el de media distancia. Hay que seguir avanzando en esa renovación del parque rodante que se ha puesto en marcha por parte del ministerio. Creo que es una gran noticia. Hay que seguir apostando claramente por esos dos sectores que necesitan también un reforzamiento, porque son los que utiliza la ciudadanía todos los días, los que mejoran la calidad de vida. El objetivo de la defensa del servicio público tiene que ir en ese sentido, y ahí creemos también en la reactivación de todos los tramos que han sido paralizados en el marco de la pandemia. Entendemos que el ferrocarril es un elemento fundamental de vertebración social y económica; no es simplemente una cuestión de demanda, sino una cuestión de generar esa demanda creando esas líneas que vertebran el conjunto del territorio como un elemento clave. Creemos, además, que esta es una aspiración compartida en el conjunto del Gobierno, y puede contar con nuestra colaboración en ese sentido. Ahí planteamos la necesidad de la mejora de las herramientas digitales de Renfe, de la página web, de la APP, para que sean más fáciles de utilizar, para que sean más útiles y funcionen mucho mejor. Creemos que en ese tipo de cuestiones hay que seguir avanzando.

Ustedes conocen que nosotros no compartimos los procesos de liberalización en el sector del ferrocarril, pero sabemos que es una reflexión que se ha hecho en el conjunto de la Unión Europea. En algún momento vamos a tener que abrir esa reflexión sobre la necesidad de que prime el concepto de servicio público sobre el concepto de liberalización, que nosotros entendemos que genera un mercado artificial, pero creemos que es un debate que nos trasciende como país. En cualquier caso, la reflexión es que el sector de mercancías, desde su liberalización, ha pasado del 9%, en el peso del transporte de mercancías, al 3%, dándonos un dato que, por lo menos, nos debe llevar a hacer una reflexión de fondo en cuanto a la defensa de los servicios públicos.

También queríamos hacer hincapié en una de las infraestructuras sobre la que nos gustaría que nos trasladase información sobre en qué situación nos encontramos, porque es una infraestructura estratégica —la línea Algeciras-Bobadilla—, un tramo estratégico para poder vertebrar el territorio. Es una aspiración

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 27

de hace mucho tiempo y, además, sabemos que el ministerio está trabajando en este asunto y le apoyamos.

Podría, señora ministra, aprovechar esta comparecencia también para trasladar cómo se está avanzando y qué obstáculos tenemos para poder conseguir los objetivos que, en principio, son compartidos prácticamente por toda la Cámara. Como concepto general, creemos que tenemos que trabajar por la internalización de los servicios. En este país se ha privatizado por encima de nuestras posibilidades y es el momento de recuperar sectores, es el momento de internalizar plantillas, es el momento de mejorar las condiciones de trabajo en los servicios públicos, en primer lugar, porque esto mejora la garantía de prestación de los servicios públicos y, en segundo lugar, porque mejora las condiciones de trabajo, y cuando se mejoran las condiciones de trabajo, se ayuda a la economía, porque la gente trabajadora lo que hace esencialmente es gastarse el dinero en la tienda de la esquina, y eso produce una reactivación económica fundamental. En ese sentido, queríamos hacer hincapié en la necesidad de poner atención —ya lo hemos escuchado en su intervención— en el Servicio de Salvamento Marítimo. Creemos que es necesario un reforzamiento de las plantillas. Además, hay que ver cómo solucionamos todo lo relativo a las tasas de reposición en los servicios públicos esenciales como este y como muchos otros. Hay que abordar ese asunto.

Otra cuestión que nos parece muy importante es abrir cuanto antes la reflexión sobre la reincorporación de los bomberos al sector público y buscar soluciones para que recuperen la autoridad dentro de los aeropuertos. Creemos que eso es clave para mejorar la seguridad aérea de nuestros aeropuertos.

Al mismo tiempo, entendemos que es fundamental la política con respecto a Correos, que es una empresa estratégica que tiene, en primer lugar, capacidad para vertebrar territorio y, en segundo lugar, capacidad para el empuje económico, para fortalecer las posibilidades y las opciones del tejido de las pequeñas y medianas empresas de nuestro país para poder afrontar su futuro.

Para terminar, queremos agradecerle su sensibilidad en la cuestión relativa al aeropuerto de El Prat. Creemos que cuando las cosas son complicadas, es interesante saber parar y saber reflexionar. Agradecemos su sensibilidad a este respecto. Le deseamos mucha suerte en sus tareas y reiteramos nuestro apoyo y nuestra colaboración en todo lo relativo a la gestión de su ministerio. Puede contar con la lealtad y la sinceridad de nuestro grupo parlamentario.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Popular. ¿Se van a repartir ustedes el tiempo? ¿Quieren que les avise? ¿Cuánto tiempo van a repartirse para que les avise?

El señor **LORITE LORITE**: Sí, siete y tres minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto.

Señor Andrés Lorite, tiene usted la palabra.

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

Bienvenida, señora ministra. Aunque tarde, viene usted, por fin, a la primera comparecencia tras su toma de posesión, que se produjo hace ya más de dos meses. Lo que espero es que sean más frecuentes sus comparecencias y no siga la senda de su antecesor y huya del control parlamentario.

Precisamente en ese momento de su toma de posesión usted hizo unas declaraciones que a mi grupo parlamentario le preocuparon profundamente. Dijo textualmente: Defiendo la cogobernanza en un modelo federal. Señora ministra, eso es inconstitucional. Si usted hubiera leído esto (**el señor Lorite Lorite muestra un ejemplar de la Constitución española**), que es la Constitución española, sabría que nuestro modelo territorial no es ese, no es precisamente el federal, y aquí está definido. Yo le invito a que lea nuestro texto constitucional.

Señora Sánchez, desde el Grupo Parlamentario Popular le queremos preguntar a qué se va a dedicar usted a partir de ahora en la gestión del ministerio, porque ha dicho usted, y no nosotros, que el 97 % de los compromisos asumidos por su ministerio para esta legislatura están ejecutados. Lo ha dicho, además, por escrito en este tuit que le estoy exhibiendo en este momento, señora Sánchez. (**El señor Lorite Lorite muestra la pantalla de una tableta**). Desde luego, qué pobreza de compromisos si eso es así.

Cuando usted anunciaba, durante este verano también, la renuncia a invertir los 1700 millones de euros en la ampliación del Aeropuerto de El Prat —algo de lo que luego hablaremos—, dijo textualmente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 28

que esa inversión representaba un paso decisivo para saldar la deuda histórica en materia de infraestructuras de este Gobierno con Cataluña. Señora ministra, ¿puede cuantificar con exactitud cuál es esa deuda histórica en infraestructuras con Cataluña y si hay otros territorios donde también se mantenga ese déficit? Y ya de camino, nos dice qué está haciendo para paliar esos posibles déficits. Los asuntos catalanes, señora ministra, le están dejando en mal lugar; de hecho, ya tiene convocada una huelga por parte del sindicato de maquinistas, el Semaf, ante su decisión comunicada, su anuncio de transferir las *rodalies* a la Generalitat de Catalunya. Le pregunto: Si alguna otra comunidad autónoma le pide la transferencia de cercanías, ¿también va a acceder? Pero le pregunto, además: En materia portuaria y aeroportuaria, ¿también pretende usted hacer una transferencia competencial? Desde luego, estas transferencias competenciales son lo contrario que vertebrar. Señora ministra, ¿va a haber en su ministerio barra libre para las pretensiones independentistas? ¿Cuándo se van a recuperar el cien por cien de la frecuencia y de los servicios ferroviarios?, porque los datos que ofrece su ministerio nos dicen que la movilidad ya está prácticamente recuperada con respecto a antes del estado de alarma y, sin embargo, los servicios ferroviarios están en un 60%. Estos servicios vertebran el territorio, cohesionan desde el punto de vista social, son aliados contra la despoblación, son un transporte sostenible y, sin embargo, ustedes los maltratan, y los maltratan con planes de cercanías sin ejecutar, reduciendo el presupuesto para las obligaciones de servicio público, no cumpliendo el plan de empleo de Renfe —lo que hace que haya maquinistas insuficientes en el servicio—, vendiendo material rodante, anulando las licitaciones de nuevo material rodante para Renfe, eliminando servicios y, en definitiva, desmantelando un servicio público que es sin duda alguna esencial.

En cuanto al tema de los peajes o el pago por uso, desde luego usted ha demostrado que es la digna sucesora de Ábalos, porque ha hecho exactamente lo mismo que él hizo en el año 2018, lo mismo, lo mismo. Sin ninguna alternativa para la conservación y el mantenimiento, levantó esas concesiones que habían caducado y eliminó esos peajes. Usted ha hecho lo mismo y ha hecho las mismas alharacas y la misma publicidad que hizo él para de manera inmediata y paradójicamente mandar un documento a Bruselas en el que dice que van a imponer el pago por uso en toda la red de alta capacidad de autovías del Estado y que, además, eso tiene un plazo, como dice el anexo del plan que ustedes han enviado, que es antes del 30 de junio del año 2022. Claro que va a traer usted la ley de movilidad sostenible, porque precisamente en esa ley es en la que va a introducir algo que no ha negociado con absolutamente nadie, porque ustedes engañaron al Comité Nacional del Transporte por Carretera diciéndole que no se iba a imponer ninguna euroviñeta sin acuerdo con el sector. Pues no ha habido acuerdo ni con el sector del transporte ni con los grupos parlamentarios ni con las comunidades autónomas, con absolutamente nadie, porque ustedes no escuchan, o mejor dicho, solo escuchan a los batasunos, a los independentistas y a los que les mantienen en el poder. Señora ministra, esos privilegios, como la celebración de la mesa de la vergüenza de ayer, deben ser algo de la España multinivel a la que ustedes nos están acostumbrando últimamente.

Su relación con el proyecto de ampliación de El Prat es de antología del disparate político. En un primer momento usted, siendo alcaldesa, lo rechazaba por una incidencia en cuanto al impacto acústico en su ciudad; en un segundo capítulo pasó a defenderlo con fervor, para finalmente desecharlo por imposición del independentismo ante el que usted se ha humillado. Este Gobierno es un cachondeo, señora ministra, y perdónenme la expresión. Es que hay una compañera suya que ha ido allí a decir que estaba trabajando en silencio para paralizar y destrozar este proyecto tan necesario para Cataluña, tan necesario para España. Señora ministra, tiene usted de plazo hasta el 30 de septiembre para acordar en el Consejo de Ministros la inclusión de este proyecto estratégico en el DORA II. Por favor, por favor, hágalo, hágalo, señora ministra, y haga también posible que se reduzcan las tasas aeroportuarias en ese documento de ordenación aeroportuaria, como, por cierto, le ha indicado la CNMC, frente a su pretensión de subirles a nuestras aerolíneas un 16% esas tarifas. No puede ser que se rescate a aerolíneas sin vuelos, como Plus Ultra, señora ministra, y a las que operan se les castigue con subidas tarifarias.

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

El señor **PRESIDENTE**: Señora Zurita, tiene usted ahora la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenas tardes a todos.

Agradezco la comparecencia de la señora ministra, la buena voluntad que emana de su discurso y también su interés por la arquitectura, pero, como comprenderá, tras la acción de su predecesor somos bastante incrédulos con respecto a la política de vivienda de su Gobierno, porque desde que están

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 29

gobernando poco se ha hecho. Pusieron en marcha el Plan estatal de vivienda que dejó hecho el Partido Popular, pero después lo transformaron y descapitalizaron los programas propios para convertirlos en ayudas al alquiler COVID que no han funcionado. Su política de vivienda se ha basado en eso y en medidas sociales que actualizan cada dos meses a través de diversos reales decretos-leyes que consisten en la moratoria de desahucios, medida con la que estamos de acuerdo, pero con la salvedad de que debería costearla el Gobierno, no la propiedad privada. Digo esto porque ustedes hablan de compensación a los propietarios, pero esto es de aplicabilidad nula, porque ni un solo propietario ha recibido una compensación. Y lo peor que han hecho ha sido legalizar la okupación. Yo le pregunto: ¿va a seguir usted con la política intervencionista en vivienda, la política de ataque a la propiedad del señor Ábalos y con su forma de decir una cosa y hacer la otra? ¿Va a regular el precio de los alquileres como ha hecho en el municipio donde era alcaldesa? La vivienda iba a ser la estrella del señor Ábalos y parece que de usted también, porque una de las primeras actuaciones que ha hecho ha sido el reparto de fondos para rehabilitación en conferencia sectorial, si bien las entidades locales y la ciudadanía siguen en la incertidumbre plena, porque no hay criterios para acceder a esas ayudas. Solo conocemos un borrador del real decreto-ley que no han ultimado. Y si bien celebramos la celeridad con la que el Gobierno anuncia el reparto en el primer alarde propagandístico de los nuevos ministros —vamos a decirlo así—, nos gustaría que con la misma celeridad pusieran en marcha las herramientas precisas para que fueran efectivos y eliminaran esa tendencia a la propaganda.

Y de los tres programas anunciados, solo para el primero —el Programa de Rehabilitación para la Recuperación Económica y Social en Entornos Residenciales— conocemos ese borrador de real decreto; por cierto nada novedoso, porque consistió en un copia y pega del Programa de Rehabilitación de Vivienda 2018-2021 del Partido Popular. Y las actuaciones a nivel de barrio, una versión de las ARI, de los planes de vivienda anteriores, pero con notables carencias. Y llama la atención en su prolija política de igualdad que se han olvidado de las medidas de accesibilidad de estos programas.

Me gustaría hacerle una última pregunta: ¿piensa usted que con estas medidas y lo que ha contado solucionará la falta de vivienda social y asequible? Porque desde nuestro grupo parlamentario pensamos que eso solo se regula con oferta y seguridad jurídica, y que no se puede cargar el peso de la política de vivienda en España sobre la propiedad privada.

Gracias, presidente. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Igualmente, por el Grupo Parlamentario Socialista se van a repartir también el turno. Si quieren que les avise pasado el tiempo, perfecto.

Señor César Ramos, tiene usted la palabra.

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

Bienvenida ministra. La verdad es que esta Cámara no es lo que era. Normalmente, cuando un ministro comparecía por primera vez por lo menos se le escuchaba qué iba a hacer, no se le valoraba la gestión porque no tenía gestión y se utilizaba un tono bastante más amable.

Reconozco que al señor Lorite le ha sentado bien el verano, porque viene con esa fuerza, con ese ímpetu y, además, con ese tono faltón que suele utilizar en muchas ocasiones, pero creo que hoy no era el día.

Yo —como siempre— lo primero que hice en el año 2016 cuando me nombraron portavoz de Fomento, fue reivindicar un tren digno para Extremadura. En el 2018, con el ministro Ábalos, volví a reivindicar un tren digno para Extremadura y hoy, con la nueva ministra, lo vuelvo a hacer, vuelvo a reivindicar un tren digno para Extremadura. Además, no para amplificar esta sensación localista que se da muchas veces en esta Comisión, que parece que cada uno venimos a hablar de nuestro territorio, sino porque creo que esto es lo que mejor representa a las políticas socialista, que es garantizar que todos los ciudadanos, todos los territorios, creemos o sentimos que tenemos las mismas oportunidades. Y los extremeños sabemos que eso solo nos pasa cuando gobierna el Partido Socialista, es en los únicos momentos en los que vemos que el Gobierno responde. Y además lo voy a hacer —y lo he hecho— por otra cosa, me quiero diferenciar los máximo posible del Partido Popular. Para los diputados del Partido Popular cuando gobierna su partido todo es maravilloso; cuando al año siguiente, en unos meses, pasan a la oposición, todo lo que era maravilloso hace unos meses pasa a ser un auténtico desastre y un horror. Creo que esa sensación, creo que esos discursos hacen que los ciudadanos desconecten de nosotros, desconecten de esta Cámara y desconecten de los diputados. Y creo que los que estamos aquí tenemos la obligación de ser el altavoz de los ciudadanos que nos votaron en las elecciones, que un domingo fueron a su colegio electoral y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 30

echaron la papeleta pensando que íbamos a representarles aquí, y eso no se hace diciendo una cosa cuando estás en el Gobierno y otra cuando estás en la oposición. Creo que los diputados tenemos que aprender un poco de eso.

Me resulta curioso escuchar al señor Lorite o enseñar aquí un tuit de la ministra y pedir diálogo. Podrán comprobar que al señor Lorite es imposible seguirle en Twitter, porque si en algún momento discrepan les bloquearán automáticamente. Hagan la prueba, compruébenlo ustedes mismos y verán que lo que no se le da muy bien al señor Lorite es que le lleven la contraria y le critiquen. Por eso creo que a veces las palabras se las lleva el viento cuando los hechos son otros.

Creo que estamos ante una oportunidad histórica con este Gobierno, en el periodo que lleva gobernando —y quiero hacer un reconocimiento al ministro anterior, al señor Ábalos y a su equipo—, porque debo reconocer que todas esas políticas que nos dejó el Partido Popular: el conflicto de la estiva, el conflicto en el sector del taxi, son obras paradas, y teníamos que ver en Extremadura y en otras muchas regiones cómo un día sí y otro también se paralizaban los trenes por averías que eran impensables. Los trenes extremeños solo tenían —igual que en muchos otros sitios— la puntualidad del 60 %, y con este Gobierno subió al 90 %, y a partir de entonces los extremeños vimos cómo se dejaba de hablar en los medios de comunicación de las averías de nuestros trenes. Y, además, nos sentimos orgullosos y vamos a sentir con mucha alegría cómo en los próximos meses este Gobierno va a conseguir poner en servicio una línea que lleva mucho tiempo esperando, que es la línea de alta velocidad en su tramo Plasencia-Badajoz, y que una vez más es el Gobierno socialista el que cumple con regiones con las que otros no cumplen, porque no creen en la igualdad de oportunidades, no creen en los servicios ferroviarios, aunque en sus intervenciones aquí digan y hablen de servicios ferroviarios, de las conexiones ferroviarias y pidan cosas que nunca hicieron cuando estaban en el Gobierno.

¿Saben por qué se estropeaban tanto los trenes cuando gobernaba el Partido Popular? Porque no tenían mantenimiento. ¿Saben por qué se estropeaban tanto los trenes cuando gobernaba el Partido Popular? Porque no compraron ni un solo tren para el tren convencional y para la cercanía; esos servicios ferroviarios que hoy reclama el señor Lorite y que cuando gobernaron no hicieron absolutamente nada. Entonces, creo que los diputados tenemos la obligación de ser coherentes, de reivindicar lo mismo y defender lo mismo cuando estamos en el Gobierno y cuando estamos en la oposición.

Reconozco que me resulta curiosa la intervención del diputado de Ciudadanos hablando, además, con un gran desconocimiento de los 1700 millones que AENA tenía previsto invertir en el aeropuerto de El Prat. Es una inversión que hace una empresa pública para fortalecer su actividad y, por tanto, no se puede repartir a otras actividades, como podrá entender. Y ya digo que Ciudadanos, que era un partido reconocido por los sectores económicos, muestra un gran desconocimiento en esto.

Y voy terminando solo con una pregunta para dejarle el tiempo a mi compañera. ¿Cuál es la posición de Ciudadanos con el pago por uso para la financiación del mantenimiento de la red viaria? Porque en esta Cámara han dicho una cosa y la contraria. Y este Gobierno ha propuesto que podamos debatir de ello, pero para debatir de ello tienen que estar dispuestos a dialogar y a debatir, y para eso tienen que tener una posición.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos.  
Señora Bravo, tiene usted ahora la palabra.

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

Señora ministra, le quiero reiterar la bienvenida, que ya le ha dado mi compañero en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, al Congreso de los Diputados.

Esta es una Comisión, ministra, en la que el grupo parlamentario tiene dos portavocías, una de ellas dedicada en exclusiva a las políticas de vivienda, y como portavoz en esta materia, le agradezco el énfasis que en su intervención ha puesto en estas políticas, que como bien sabe son para los socialistas un pilar fundamental de nuestra acción política. Como ya habrá tenido la ocasión de comprobar, señora ministra, la vivienda es uno de los vectores donde de forma más clara se vertebran las dos posiciones de los distintos grupos de la Cámara en función de su orientación ideológica. Por un lado, está la derecha; para ellos la vivienda es un bien de mercado y cualquier intento por parte del Estado de regular dicho mercado es un estorbo, una perturbación, un perjuicio a combatir. Le resumo lo que más allá de su retórica es el credo de la derecha en materia de vivienda, lo que hicieron y hacen cuando están en el Gobierno. Primer mandamiento: la vivienda pública que se venda a los fondos buitres como en la Comunidad de Madrid;

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 31

segundo mandamiento: la inversión pública en política de vivienda cuanto más insignificante mejor; tercer mandamiento: el uso del suelo cuanto menos regulado mejor, a ver si así se crea otra burbuja, como la que provocó la ley del señor Aznar, que nos llevó a la crisis económica y financiera; y cuarto mandamiento: la propiedad privada. Lo más sagrado debe estar por encima de todas las cosas, pero no la propiedad privada del artículo 33 de la Constitución, la que defendemos los socialistas, la que alberga en su contenido esencial su función social y, por tanto, es compatible con la regulación del Estado, encaminada a hacerla posible con la igualdad y con la justicia social. No. Para los partidos a los que más se les llena la boca de constitucionalismo no es ese el concepto de propiedad privada que ellos defienden en esta Comisión. Ellos defienden la propiedad privada del siglo XIX, la que no admite limitación alguna, la de los fondos buitres, la de los bancos, la que no admite límites, la que se impone sobre cualquier otro derecho o regulación. Quinto mandamiento: el derecho a la vivienda del artículo 47 de la Constitución no es más que una proclama, una declaración de intenciones sin implicaciones jurídicas, para ustedes para nada es un derecho. Y a eso únanle el mandamiento supremo y transversal de todo lo que dicen y hacen: la negación al Gobierno del pan y la sal. ¿Que el Gobierno ha subido un 373% los Presupuestos Generales del Estado? ¿Que ha comenzado la construcción de cien mil viviendas para alquiler social? ¿Que tiene un plan para rehabilitación de más de medio millón de viviendas? ¿Que se ha tejido un escudo social que ha permitido que cientos de miles de ciudadanos no hayan perdido sus viviendas a causa de la COVID-19? Nada de esto es cierto, según ellos. Frente a los datos y los hechos le dirán, sin rubor, que dichos hechos no existen. Pero la mayoría de esta Cámara no piensa así, señora ministra. Aquí tiene al Grupo Parlamentario Socialista, grupo mayoritario de la izquierda, y a otros grupos parlamentarios para colaborar con el Gobierno en la consecución de una política de vivienda progresista, que ayude a que el mercado proporcione viviendas dignas y asequibles, que avance en la rehabilitación de viviendas y edificios para garantizar su sostenibilidad medioambiental y la sensibilidad, que amplíe el parque público de viviendas, que fomente el alquiler social. Un grupo parlamentario que trabajará codo con codo con el Gobierno en este periodo de sesiones, en la tramitación de las leyes que usted nos ha anunciado hoy aquí y que llegarán a las Cortes, como la ley de arquitectura y, sobre todo, la ley estatal de vivienda, la primera ley de la democracia que desarrolla a nivel nacional este derecho de la ciudadanía. En todo ello va a tener al Parlamento como aliado, pues este es un Congreso de mayoría progresista.

Sabemos que esta última, la ley de vivienda, es una ley compleja porque no en vano ningún Gobierno anterior, en cuarenta años de democracia, ha sido capaz de sacarla adelante. Es una ley que exige un enorme trabajo de negociación, por varias razones. Primero, por su delimitación competencial de vivienda, que pesa en las comunidades autónomas. Segundo, por la oposición que generan algunos sectores que viven muy cómodos en la desregularización, como seguramente usted ya ha podido comprobar. Tercero, por la necesidad de encontrar un equilibrio, que nunca es fácil, entre promover la generación privada de oferta de vivienda y la evitación de determinadas disfuncionalidades del mercado, en forma de precios abusivos o desahucios sin alternativa habitacional. Es, por tanto, una ley muy necesaria, pero también muy compleja, y por eso, señora ministra, le ofrecemos toda nuestra colaboración, basada en la experiencia negociadora del Grupo Parlamentario Socialista para que, cuando llegue el texto a esta Cámara, podamos mejorarlo en el proceso legislativo y, al mismo tiempo, aunar el máximo consenso en torno a ella.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra ahora, para contestar a los diferentes grupos, la señora ministra. Señora Sánchez Jiménez, tiene usted la palabra.

La señora **MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Sánchez Jiménez): Muchísimas gracias, señor presidente.

Muchísimas gracias a todos y cada uno de los portavoces por las palabras de bienvenida que me han dado. Ahora pasaré a contestar, al menos en líneas generales, todas aquellas cuestiones que se han planteado. Ha habido muchas en las que se coincidía, obviamente; en temas más particulares o territoriales intentaré hacer referencia a la mayoría de ellos. En cualquier caso, si no es así en este turno, lo haré en el siguiente turno de réplica y, si no, procederíamos a contestar a esas preguntas por escrito.

Empezando por el orden de las intervenciones, voy a la formulada por el Grupo Parlamentario Mixto. Señor Botran, hacía usted referencia, en primer lugar, a la cuestión del aeropuerto. Aquí creo que puedo hacer una intervención general dirigida a todos los grupos que han mostrado un interés en este tema y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 32

proceder a explicarles la realidad. Muchos de ustedes me pedían que les explicara la verdad de lo sucedido. En fin, yo lo vuelvo a repetir. Creo que, en este sentido, el Gobierno, este ministerio y yo personalmente, como ministra, hemos dado todas las explicaciones oportunas y pertinentes sobre el punto en el que se frustró ese proyecto de ampliación del aeropuerto de El Prat. Para situarnos y colocarnos en antecedentes, estamos hablando de un proyecto que se empezó a explicar al territorio, a las instituciones, hace ya más de dos años. Por mi experiencia como alcaldesa recuerdo haber celebrado las primeras reuniones con AENA y con diferentes representantes de la Dirección General de Aviación Civil, explicado cuál era ese proyecto de ampliación del aeropuerto y cuáles eran sus términos. Por lo tanto, es un proyecto en el que se estaba trabajando desde hacía ya algún tiempo.

Evidentemente, el Gobierno siempre había trasladado la voluntad, además de la necesidad, de que un proyecto de esta envergadura debería de ser un proyecto consensuado por las instituciones, y que su defensa requería un consenso explícito y nítido —también en este caso— por parte de la Generalitat, sabiendo, evidentemente, que también había sectores, grupos ecologistas y algún ayuntamiento de algún municipio del entorno —El Prat de Llobregat, en este caso— que se manifestaba en contra. Pero insistimos en que necesitábamos un consenso mayoritario de las administraciones y de las instituciones para llevar a buen puerto ese proyecto. Se celebraron incluso mesas de trabajo técnico en las que estaban representados ayuntamientos y la Generalitat, mesas previas al acuerdo del 2 de agosto en las que se explicó con detalle cómo tenía que ser ese proyecto de ampliación. Finalmente, tras ese proceso de trabajo se consensuó y se llegó a un acuerdo en fecha 2 de agosto sobre los términos en los que debía producirse esa ampliación, y cuáles eran los términos del texto que debía incluirse en el documento de regulación aeroportuaria, que es el DORA II. Celebramos ambas instituciones —y la sociedad civil catalana en una gran parte también lo celebró— haber alcanzado ese acuerdo, porque entendíamos que se trata de una infraestructura de interés general para el Estado, para España, pero también para Cataluña, que suponía situar y hacer del aeropuerto de El Prat-Barcelona un *hub* intercontinental que permitiera la conexión y configurar el aeropuerto de El Prat como un *hub* de conexión con el *hub* de Barajas, situándose y orientándose como *hub* hacia el mercado iberoamericano. Con ese planteamiento y atendiendo, también, a una situación de previsible saturación, de inminente saturación del aeropuerto de El Prat se planteó esa ampliación, teniendo en cuenta también todas las externalidades positivas que se producían. Situábamos en torno a 355 000 los puestos de trabajo que se creaban en total, y con una influencia del 9% en el producto interior bruto que suponía esa inversión.

Dicho eso, alcanzado ese acuerdo el día 2 de agosto, los primeros sorprendidos fuimos nosotros cuando se empezaron a plantear diferentes discrepancias en el Govern de la Generalitat, discrepancias que también hemos podido observar en esta misma Comisión. La portavoz de Esquerra Republicana hacía referencia a que su posicionamiento y su opinión era diferente a la que había estado mantenimiento aquí, a la que ha explicado el Grupo de Junts per Catalunya y, por lo tanto, constatado que había ese desentendimiento en los miembros del Govern de la Generalitat, y que no se producía ese consenso que era necesario, evidentemente se decidió aparcar ese proyecto de ampliación, y está aparcado hasta que, como hemos dicho, se abra una nueva oportunidad y una nueva ventana regulatoria que ya no será el DORA II, que además es un documento que no podemos atrasar quince días, veinte días, un mes o seis meses. Es un documento que viene regulado por normativa europea, que tiene una fecha de aprobación, que se tiene que hacer en el Consejo de Ministros del 28 de septiembre y que, por lo tanto, esa era la intención de incorporarlo, de intentar cerrar el acuerdo, porque estábamos ya en esas fechas que se acercaban ya al Consejo de Ministros.

Evidentemente, era un proyecto que presentaba complejidades, nunca lo hemos negado. Es un proyecto que requería que durante todo el proceso de elaboración del plan director se trataran las cuestiones medioambientales, el impacto ambiental y, como decía el portavoz de la CUP, no solo en lo referente a la afectación del espacio natural de La Ricarda, sino que también, evidentemente, se contemplaran otro tipo de afectaciones medioambientales, como las emisiones. Pero a todo eso nos habíamos comprometido: a trabajar en ese proyecto, a hacer las evaluaciones de impacto ambiental de la manera más rigurosa —como no puede ser otra manera—, porque era un proyecto que tenía que aprobar la Unión Europea, y si no era un proyecto aprobable por la Unión Europea en ningún caso podríamos presentar y defender ese proyecto de ampliación. Por lo tanto, así es como se han sucedido los hechos.

Ustedes hacían referencia a las discrepancias en el Gobierno del Estado. Yo insisto, existía y existe una preocupación y una sensibilidad muy agudizada, y yo creo que en el discurso que yo he hecho en mi comparecencia inicial lo he querido transmitir. Este es el ministerio de las ciudades, este es el ministerio

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 33

que sitúa a las personas en el centro de sus políticas, y este es el ministerio del transporte, de un transporte concebido como un derecho del ciudadano y un transporte que desde luego tiene que ser respetuoso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y eso a veces implica cambiar los modelos, pero yo creo que estamos en disposición de hacerlo. Es decir, el desarrollo sostenible tiene que ser compatible con que podamos también seguir dando oportunidades económicas al territorio, y —insisto— también hemos perdido una oportunidad en cuanto al tratamiento de la zona natural, porque se pretendía ampliar la zona natural en un 25%, una zona de 1100 hectáreas, incluso dotarla de mejor protección de la que en la actualidad tiene. Está pendiente y me consta que la Generalitat está trabajando en el plan especial de protección de los espacios del delta, por lo tanto lo que se requería era eso, un consenso unánime para poder llevar adelante este proyecto. No ha podido ser así; se aparca este proyecto; una inversión de 1700 millones de euros. Yo quiero rectificar también en este sentido, porque es verdad que desde ese anuncio han sido muchas las comunidades autónomas que, de una manera legítima, han venido a reivindicar para sí ese inversión de los 1700 millones. Esos no son recursos que salgan de los Presupuestos Generales del Estado y que, por lo tanto, se puedan destinar a otro tipo de proyectos; son recursos que salen del propio presupuesto de AENA, de la emisión y de la recaudación que se hace a partir de las tasas aeroportuarias. También el hecho de regular y de contener en el DORA esa ampliación del aeropuerto de El Prat permitía y daba la oportunidad de generar nuevas tasas y de poder incrementar la operatividad en el aeropuerto de El Prat, y por eso también incrementaba su recaudación en ese sentido. Por lo tanto, no es una cantidad que figurara en una partida de los Presupuestos Generales del Estado, sino que esos eran recursos propios que generaba AENA en parte, dicho sea *grosso modo*, para poder invertir en esa infraestructura. Por lo tanto, yo lamento mucho, como ministra, pero también como catalana, que se haya producido esa situación, pero es cierto que no vamos a imponer un proyecto de este tipo que desde luego nos perjudicaría a todos, no solo a los catalanes, sino también a los españoles.

También hacía referencia, señor Botran, y me lo pedía usted, que procediéramos a retirar el recurso de inconstitucionalidad que se había presentado a la Ley de Vivienda catalana. Quiero decirle que no teníamos otra opción que presentar ese recurso ya que, como usted sabe, había dictámenes y un informe negativo en ese sentido emitido por el Consell de Garantías Estatutarias, porque entendía que se vulneraban competencias; ese ha sido el motivo de plantear el recurso: que se vulneran competencias. Por lo tanto, con los dictámenes del Consejo de Estado y el Consell de Garantías Estatutarias se debía desde luego presentar ese recurso. Quiero señalar que si bien se presentó ese recurso no se solicitó la suspensión de la vigencia de la ley, para no generar inseguridad jurídica e intentar no perjudicar a nadie. A partir de aquí, la propuesta que desde este ministerio y desde este Gobierno hacemos en materia de vivienda la he explicado en mi comparecencia. Nosotros abogamos por regular y por aprobar, por primera vez en la historia de este país, una ley de vivienda que sobre todo garantice el acceso a la vivienda de todos los ciudadanos y ciudadanas, con especial atención obviamente a los colectivos más vulnerables y también a los jóvenes, que sabemos que tienen un problema real de acceso a la vivienda.

La vivienda es un derecho constitucional y, por lo tanto, como la propia Constitución define, corresponde a los poderes públicos —y en este caso a este Gobierno— garantizarlo, pero en cualquier caso sin intromisiones o sin interferir o invadir las competencias que son de las comunidades autónomas. Lo digo porque en alguna intervención en la que se hacía referencia a todo el paquete de medidas y ayudas que vamos a movilizar en el Plan de Vivienda o en el Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia, algún portavoz ha mostrado un poco su recelo a que se produjera esa posible invasión de competencias. Evidentemente no vamos a invadir nunca competencias que son de las comunidades autónomas; lo que queremos es colaborar y, sobre todo, transferir las herramientas y los recursos para que puedan ejercer sus competencias y para que, desde esas competencias, se pueda garantizar el derecho a la vivienda. Es verdad que veníamos de una etapa nefasta; una etapa en la que se había desmantelado el parque de vivienda pública; en la que, como bien decía la portavoz socialista de vivienda en esta Comisión, habíamos venido de una política que sobre todo había afectado a los más vulnerables. Por lo tanto, nuestra dirección y la intención de esta ley es sobre todo regular para garantizar el acceso a la vivienda, para asegurar también que los precios de alquiler sean precios asequibles. En eso es cierto que estamos negociando con los socios de Gobierno en la coalición sobre cuál es el mejor sistema para llegar a ese objetivo pero, sobre todo, es importante destacar que el objetivo es el mismo. Tendremos que acabar de identificar cuál es el mecanismo más adecuado, cuál es el que nos da mayor seguridad jurídica pero, sobre todo, quiero destacar el importante trabajo que se ha hecho hasta ahora, que esa ley contempla muchos más aspectos que no solo la regulación de los precios de alquiler; hay medidas que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 34

son novedosas y que desde luego van a tener un impacto real y efectivo en la ciudadanía, como las deducciones fiscales. Yo confío en que, como les decía antes, en los próximos meses seamos capaces de poder presentar ese anteproyecto de ley tan necesario para nosotros.

Paso ahora a las intervenciones del portavoz del Grupo Vasco, ¿el señor Barandiarán? No sé si lo digo bien. **(El señor Barandiarán Benito hace gestos negativos)**. ¿No lo he dicho bien? **(Risas)**. ¿Le he cambiado el nombre? Esto ya es bastante común en mí. Lo siento de antemano. Usted decía que quizá de mi intervención habría esperado que hiciera una referencia a la gestión anterior que se había realizado por parte del anterior equipo y del ministro Ábalos. Yo he intentado resumir las grandes líneas de esa actuación y también situar los antecedentes, porque desde luego la situación o el momento en que se inició esta legislatura nada tienen que ver con lo que ha pasado desde entonces. Hemos tenido una pandemia, una crisis que la verdad es que nos ha sobrepasado a todos, y ahora estamos en un momento en el que, como yo decía en mi discurso, hemos pasado de la España de la resistencia a la España de la recuperación. Y es lo que he intentado transmitir en el discurso, el reconocimiento a todo lo que se había hecho hasta ahora; que este ministerio continúa en la línea de ejecución de los grandes proyectos que ya se habían definido, pero intentando resaltar las nuevas oportunidades que tenemos ahora por delante, gracias a los instrumentos y a las estrategias de las que nos estamos dotando: La Agenda Urbana Española hacía referencia a la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada; los fondos del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia porque, insisto, como ustedes saben, somos el ministerio que en proporción ejecuta la mayor parte de fondos de ese plan. Por lo tanto, si he sido sintética en mi referencia a la anterior etapa, las razones son esas, porque creo que estamos en un momento de recuperación, que nos tenemos que centrar en eso y, sobre todo, intentar transmitir a la ciudadanía que tenemos oportunidades, que tenemos los proyectos y las ideas claras y que también, afortunadamente, tenemos una ventana de recursos que nos abren los fondos europeos.

Hacía referencia usted a la alta velocidad, a la Y vasca, a la vía convencional. Yo soy consciente de que nos quedan reformas pendientes, pero debe saber que estamos absolutamente comprometidos con la alta velocidad, que estamos comprometidos también con las cercanías. Eso es una tónica que también quiero resaltar en esta comparecencia. Para nosotros las cercanías son absolutamente necesarias, el fomento del transporte ferroviario, las cercanías, pero también la alta velocidad. Hemos avanzado mucho. Veníamos de una etapa en el 2018 en la que muchas de las cuestiones que tienen que ver con los corredores mediterráneo, atlántico, cercanías, estaban paralizadas o bloqueadas y que, desde luego, hemos hecho un esfuerzo muy importante, un esfuerzo que se traduce en presupuestos consignados pero también en licitaciones y en ejecuciones. Sabemos que ahí tenemos todavía mucho camino por recorrer y que hay que mejorar y eso nos preocupa, pero, desde luego, hemos desbloqueado actuaciones. Por ejemplo, en el País Vasco, la línea de alta velocidad de Burgos-Vitoria, que está pendiente de evaluación ambiental; también con la implantación del tercer hilo entre Hernani e Irún, cuyas obras debían ser licitadas de nuevo; los tramos sin ejecutar de la Y vasca, como Atxondo-Abadiño y la variante de Elorrio o las integraciones ferroviarias de Bilbao y de Vitoria. En cuanto a la transferencia Bilbao-Balmaseda, a la que hacía referencia usted, tengo que decirle que se ha hablado con el Gobierno vasco, pero también hay que reconocer que esa línea tiene tráficos intracomunitarios con Castilla y León y, por lo tanto, esa transferencia no se puede realizar.

En cuanto a la cuestión de la transferencia de los puertos, que también se ha repetido en alguna intervención, debo recordar que, en el marco de la Constitución, el artículo 149.1.20 dice que el Estado tiene la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general en atención a la relevancia de su función para la economía de la nación. Además, no debemos olvidar que casi todas las autoridades portuarias cuentan al menos con un puerto considerado como infraestructura crítica del Estado. También el texto refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante dota a las autoridades portuarias de autonomía en la gestión de los puertos que dependen de ella y, además, también hay que señalar que la presidencia de las autoridades portuarias es designada por la comunidad autónoma, siendo el único alto cargo de la Administración General del Estado que se elige de esta manera. Por lo tanto, hay un marco competencial que fija cuáles son las competencias del Estado y cuáles son competencias exclusivas que, por tanto, no se pueden transferir. Dicho eso, lo que también le quiero decir es que este sistema de gobernanza no es sencillo, pero creo que permite ese necesario diálogo interadministrativo y que, desde luego, eso fructifique en acuerdos sobre el funcionamiento de los puertos que hacen más competitivos a los territorios en los que se encuentran.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 35

También hacía referencia el portavoz del Grupo Vasco al tema del pago por uso, la financiación del transporte, que también ha sido una cuestión reiterada por muchos portavoces. Nosotros aquí ya lo anunciamos, creo que no es una novedad, tiene un ejercicio de transparencia y de explicación y, además, eso no es incompatible con celebrar la liberación de los peajes en autopistas que hasta ahora estaban concesionadas. Eso no es en absoluto incompatible o contradictorio. Este Gobierno en el año 2018 adoptó la decisión, primero, de no prorrogar las concesiones que finalizaban y, por otro lado, también se han introducido una serie de bonificaciones en aquellas autopistas que todavía tienen peajes vigentes, muchos de esos peajes vigentes debidos a prórrogas que se produjeron con el anterior Gobierno. Nosotros liberamos esos peajes porque, ante infraestructuras cuyo coste de construcción ya se ha amortizado, creíamos que lo más equilibrado, lo más justo era proceder a la liberación de esas autopistas, pero siempre también hemos dicho que debido a esa liberación y a esa recuperación por parte del Estado de ese patrimonio viario había que entrar a analizar cuál era la fórmula más idónea para asegurar la financiación del transporte y en este caso de las vías de alta capacidad y de las infraestructuras por carretera. Ese es un compromiso que asumimos —no porque nos obligara la Unión Europea, sino porque, además, decidimos incorporarlo en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia— de que antes del 2024 tendríamos que tener el modelo aprobado y aplicándose. Yo no sé cómo le puede sorprender tanto esto al portavoz del Partido Popular porque los dos primeros estudios o análisis que se hicieron de opciones del pago por uso o de la financiación del transporte se hicieron por parte del Partido Popular, con lo cual, si el Partido Popular gobernara en estos momentos el pago por uso ya sería una realidad en España, porque, insisto, los primeros estudios los lanzó el Partido Popular.

En cualquier caso, yo creo que hay que ser corresponsable, nosotros nos hemos comprometido con regular esta cuestión y enmarcar este sistema dentro de la ley de movilidad sostenible y la financiación del transporte y que podamos hacer el desarrollo en los próximos meses. Hay diferentes modelos, hay diferentes fórmulas, nosotros las estamos analizando, tampoco nos vamos a inventar nada. Quiero decir que de los 27 Estados miembros de la Unión Europea ya son 24 los que tienen implementado este sistema, con lo cual, lo que sí que vamos a procurar es que sea un sistema que no genere agravios territoriales, que sea justo, que sea progresivo y que, desde luego, nos sirva para esa necesaria vertebración del territorio y para la cohesión social, que, insisto, son los pilares en los que nos guiamos a la hora de ejercer nuestra responsabilidad en este ministerio.

Hacía referencia también el Grupo Ciudadanos al destino de los 1700 millones de euros que creo que ya he explicado, cómo opera esa financiación de la ampliación. También hacían referencia ustedes a los corredores atlántico y mediterráneo. Yo debo decirles que, desde que entramos en el Gobierno en el año 2018, hemos hecho una apuesta importante y hemos movilizado cerca de 3000 millones para seguir avanzando en estas infraestructuras ferroviarias que para nosotros —compartimos con ustedes— son ejes estratégicos de conexión, de desarrollo económico y de vertebración. No solo por las cantidades que hemos movilizado desde el año 2018, sino que también, expresamente en el mecanismo, en los fondos europeos una gran parte de los recursos que se destinan a movilidad van dirigidas al sector ferroviario y, dentro del sector ferroviario, evidentemente, también una parte muy importante a los corredores atlántico, mediterráneo y también a la alta velocidad.

También me preguntaba usted sobre el puerto de Valencia, sobre la necesidad de ampliarlo o no ampliarlo. Debido a la autonomía que le señalaba antes que tienen las autoridades portuarias a la hora de planificar cuál es el funcionamiento y el desarrollo tiene que ser la autoridad portuaria la que plantee esa necesidad y, en su caso, de plantearse la necesidad de que haya una declaración de impacto ambiental esa declaración de impacto ambiental debe obedecer a criterios técnicos y jurídicos, no a criterios de oportunidad o de intereses más o menos partidistas. Por lo tanto, en ese marco de autonomía y de competencias de las autoridades portuarias es en el que se tiene que resolver esta cuestión.

En relación con las intervenciones del Grupo Plural, Junts y también el PDeCAT, que me han preguntado por la cuestión del aeropuerto, si hay algún extremo más, que seguro que hay muchos, que me quieren preguntar, en el siguiente turno de réplica intentaré ahondar en mi explicación.

También hacía referencia la portavoz del Grupo Republicano a las necesidades que se puedan derivar fruto de la liberación de la AP-2 en Lleida. Ahí he de decirle que, como ya anunciamos y como estamos haciendo en todas las autopistas y en todos los tramos de autopistas que estamos procediendo a liberalizar, estamos haciendo un análisis de las necesidades de la infraestructura y también queremos plantear las soluciones oportunas para cada caso, es decir, ver donde hay necesidad de nuevos accesos y donde no, cómo entendemos que debe funcionar la red de carreteras en esta nueva situación que se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 36

produce. En cualquier caso, estamos haciendo esto en todos los tramos y en todas las autopistas que se están liberando, y procederemos a hacerlo de la misma manera en el caso de la AP-2.

En relación con la intervención de las portavoces de VOX, que parecía que les sorprendía muchísimo la referencia que había hecho a las cuestiones de género y de igualdad en este ministerio, partimos de una concepción muy diferente de lo que es la agenda de la igualdad, de lo que es la perspectiva de género... Más que una respectiva diferente, yo creo que es que ustedes no tienen perspectiva ni de igualdad ni de lo que significan las políticas de género. Solo ustedes discuten o necesitan ejemplos concretos para explicarles qué es esto de la perspectiva de género en espacios urbanos o las diferencias y las dificultades que tienen las mujeres para acceder a los bienes y servicios públicos y que hay una diferencia evidente entre hombres y mujeres. Creo que solo ustedes necesitan ejemplos de este tipo, pero, en fin, yo si quieren les pongo ejemplos porque aquí estamos también para ser didácticos.

Muchas mujeres tienen una doble carga de trabajo, la mayoría de mujeres tienen una doble carga de trabajo, el remunerado y el que tiene que ejercer en su ámbito privado. Muchas veces se ven obligadas a aceptar empleos a tiempo parcial y, además, empleos que están cerca de su casa porque tienen que ocuparse de sus hijos, de los dependientes a su cargo. Tenemos que cambiar el estado de las cosas y tenemos que incorporar esa visión y esa concepción cuando planificamos el transporte, cuando planificamos las infraestructuras. Por lo tanto, también hay una dependencia clara de cómo se configuran los espacios públicos, los equipamientos, las zonas de servicios. Cuando yo hacía referencia a incorporar la mirada y la perspectiva de las mujeres en estas cuestiones me refería a eso, porque, es verdad, las mujeres tenemos siempre una perspectiva diferente a la hora de tratar estas cuestiones. Esto de verdad que no va a hacer daño a nadie. No va a hacer daño a nadie. Al final son políticas que, desde un punto de vista integral y desde una perspectiva holística, lo que pretenden es que nadie quede excluido por razón de género. Cuando hablamos de políticas de vivienda, que también haya viviendas asequibles y servicios que estén al alcance de mujeres que están en situación de vulnerabilidad. Es una realidad la feminización de la pobreza. La pobreza infantil es una realidad que tenemos que combatir desde todas las áreas de actuación pública. Yo me comprometo a hacerlo y espero que ustedes, poco a poco y a partir de las actuaciones que vayamos realizando, vayan entendiendo qué es esto de aplicar la perspectiva de género en las políticas que desarrollamos en este ministerio.

En su intervención hacían referencia a otras cuestiones, como la lluvia de intervenciones sobre la Comunidad de Extremadura. Hacía referencia mi compañero portavoz socialista César Ramos al estado de esas actuaciones y, por lo tanto, yo creo que ya las ha explicado y, si no, le contestamos nuevamente por escrito a lo que se ha dicho.

Hacía referencia también el portavoz de Unidas Podemos, Rafa Mayoral, a esa necesidad en la que estamos trabajando y en que estamos de acuerdo en que queremos que sea una realidad esa ley de vivienda en poco tiempo. En ese sentido, quiero reiterar esa visión ambiciosa que tenemos para conseguir dotarnos de un instrumento que, sobre todo, sirva para facilitar la vida de la gente, con el que permitamos garantizar el acceso a una vivienda con medidas que, insisto, trascienden mucho más allá de la cuestión de la regulación del precio, de la limitación del precio del alquiler, que tiene una gran importancia. Tampoco quiero dejar de insistir en que somos conscientes de que necesitamos el acuerdo y la participación de todos los sectores implicados, que la competencia de vivienda la tienen las comunidades autónomas y que, por tanto, vamos a ser exigentes en el grado de control de las medidas que se establezcan.

Hacía también referencia el portavoz de Unidas Podemos a las necesidades de Sasemar. Somos conscientes y estamos articulando una serie de medidas para mejorar no solo los recursos materiales que utiliza Sasemar para las actuaciones de salvamento marítimo, sino que también estamos reforzando la plantilla con la contratación de nuevos empleados.

También se ha referido a la cuestión de los bomberos que actúan en los aeropuertos. He de decirle que todos los aeropuertos cumplen con la normativa europea en materia de seguridad y también con los planes previstos para que, cuando se producen accidentes o incidentes, el protocolo de actuación sea el que cumple con la normativa europea. En cualquier caso, siempre podemos mejorar en esos mecanismos o en el refuerzo de ese personal, pero quería dejar claro este aspecto para su tranquilidad.

En cuanto a la intervención que hacía el portavoz del Grupo Popular, el señor Lorite, yo le agradezco muchísimo que me recomiende la lectura de la Constitución. No me hace falta, me la he leído unas cuantas veces. No estaría mal que su propio grupo hiciera lo mismo. **(Aplausos)**. Sacan la Constitución cuando les interesa, cuando no les interesa la esconden, la incumplen; en fin, hacen un juego ciertamente de trileros con la Constitución. Yo le invito también a que se vuelva a leer la Constitución y desbloquee las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 37

instituciones, como el Consejo General del Poder Judicial, el Tribunal de Cuentas, el Defensor del Pueblo. Eso también está en la Constitución y estaría bien que usted lo relejera. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

Hablaba usted de la deuda histórica de Cataluña. Yo imagino que me tendré que acostumbrar, al tener la condición —muy orgullosa— de catalana, a que usted en cada una de sus intervenciones vaya a intentar meter puyitas relacionadas con el conflicto político en Cataluña. No pasa nada, lo asumo. Usted dice: Una deuda histórica con Cataluña. Sí, una deuda histórica. Existe una deuda histórica con Cataluña debido a la paralización de muchas inversiones que se produjo con el Gobierno del Partido Popular. Eso si hablamos de inversiones. Por no hablar de la crisis política a la que ustedes nos abocaron y que, desde luego, ha ocasionado una fractura social muy importante de la que ustedes son en gran medida responsables.

Nosotros lo que estamos intentando hacer, no con Cataluña, sino con el conjunto de territorios, es que se cumplan las previsiones, cuando las hay, de los estatutos, los compromisos de inversiones que hay previstas en los estatutos, y así vamos a hacer. Lo hemos venido haciendo así en los últimos años y lo vamos a seguir haciendo en los próximos Presupuestos Generales del Estado, como no puede ser de otra manera. Y, sobre todo, insisto, este ministerio es una herramienta fundamental para conseguir la vertebración del territorio, la cohesión social y actuaremos allá donde sea necesario, recuperando proyectos que, insisto, ustedes dejaron en el cajón por otros intereses que no eran los intereses territoriales. Nosotros estamos dispuestos a recuperarlos en las comunidades con independencia del color político que las gobierne.

En cuanto a la política de vivienda, a la que ustedes también hacían referencia, me remito a lo manifestado ahora sobre la ley de vivienda, el Plan Estatal de Vivienda 2022-2025, que también vamos a aprobar en los próximos meses. La portavoz hacía referencia a las medidas de accesibilidad. Están contempladas en el real decreto-ley que vamos a publicar en breve, va a ser en cuestión de días cuando ustedes van a poder comprobar todos los criterios que se han consensuado también con las comunidades autónomas a la hora de repartir estos fondos, que son fondos que van dirigidos a las comunidades autónomas. Insisto, los criterios de accesibilidad se contemplan no solo en estas subvenciones que ahora se van a aprobar, sino que también estarán contempladas en el Plan Estatal de Vivienda.

He hecho un resumen *grosso modo* de las cuestiones que ustedes me han ido planteando en el primer turno, pero ahora tienen el segundo turno y estoy a su disposición. **(Aplausos).**

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

Quiero aprovechar la ocasión para agradecer al portavoz de Unidas Podemos, Rafael Mayoral, la gentileza que ha tenido a la hora de cambiar el turno. Muchísimas gracias, señor diputado.

A continuación, si desean intervenir los grupos en un segundo turno, disponen de tres minutos cada uno. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Plural. Señor Ferran Bel, tiene usted la palabra por tres minutos.

El señor **BEL ACCENSI**: Gracias, vicepresidente.

Quiero agradecer al resto de grupos el cambio de turno por una cuestión logística.

Gracias, ministra, por sus explicaciones. Eso no quiere decir que nos haya convencido; de hecho, con el tema del aeropuerto no lo ha hecho. Yo le he dicho que ustedes tienen un acuerdo con el Govern de la Generalitat y, por las razones que sean, han decidido romperlo. Yo no le digo si tienen razón o no tienen razón, pero lo hacen sin hablar previamente con el vicepresidente ni con el presidente del Govern de la Generalitat. ¿Ustedes se dirigieron a ellos en algún momento antes de la rueda de prensa para decirles que no iban a respetar el acuerdo? Si es así, clarifíquelo.

Respecto a los 1700 millones de euros, yo ya le he preguntado, ya sé que son recursos de AENA. Usted ha dado un dato que es relevante, una parte, no sé si importante o no, de estos 1700 millones de euros —quisiera que me lo concretase— se autofinanciaba por las propias tasas que generaba el aeropuerto de Barcelona. Me gustaría saber cuál era la estimación de esta parte de autofinanciación. Y en cuanto a la parte que no se autofinanciaba, mi pregunta es si AENA deja de invertir o AENA lo va a invertir en otros aeropuertos. Si es así, me gustaría saber en qué aeropuertos.

Hay dos cuestiones adicionales que le quería plantear. Los Presupuestos Generales del Estado, a instancias de una enmienda del Partit Demòcrata que se pactó con el Grupo Socialista y con el Grupo de Unidas Podemos, contemplaba el traspaso de los recursos financieros que se generan por el déficit tarifario de cercanías a la Generalitat de Catalunya. En estos momentos quien paga a Renfe es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 38

directamente el ministerio, aunque, según el acuerdo, ya desde hace unos años debería ser la Generalitat, es decir, el ministerio debe pasar estos recursos a la Generalitat y la Generalitat pagará el déficit a Renfe. Me gustaría saber cómo está esta cuestión, si tienen intención de cumplir el compromiso antes del final del ejercicio.

Y, si me lo permiten, paso a un tema más local, aunque afecta al conjunto de Cataluña. Como usted sabrá, yo fui durante muchos años alcalde de Tortosa. Tenemos una situación en las Terres de l'Ebre un tanto peculiar, hay dos vías de alta capacidad que van cruzando el arco mediterráneo: la AP-7 y la A-7. En cambio, la A-7, entre La Llana y Vandellòs se dejó de construir. Quiero saber si se va a retomar esta construcción, el proyecto de construir la A-7 entre La Llana y Vandellòs. Segunda cuestión, si es que no, ¿van a ampliar con un tercer carril la AP-7? Porque en estos momentos la AP-7 ya está colapsada.

Quisiera recibir respuesta a estas preguntas —voy terminando señor presidente— y excusarme por no poder estar durante la respuesta, pero la voy a seguir por los medios telemáticos y por el *Diario de Sesiones*.

Muchísimas gracias, señora ministra.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor diputado. Ha visto que he sido indulgente; ya ve que la derecha es indulgente cuando preside.

El señor **BEL ACCENSI**: Entiendo que la indulgencia es de la Mesa y no solo del señor vicepresidente. Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Gracias.

A continuación, por un tiempo de tres minutos, tiene la palabra el señor Íñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias también a los grupos que me han permitido adelantarme, pues también por razones logísticas tengo que salir pronto. Por eso mismo, señora ministra, no voy a poder quedarme a escuchar su réplica, aunque luego la veré —iba a decir en televisión— en imágenes.

Lo cierto es que tengo que decirle que su réplica no me ha gustado lo más mínimo, por decirlo de alguna manera. Creo que hay algunas cuestiones que sí ha aclarado, pero hay otras en las que, de verdad, tengo que pensar que es producto de su inexperiencia en el ministerio, por una perspectiva que desde luego no se compadece para nada incluso con la de su propio Gobierno. Mire, señora ministra, supongo que usted será conocedora del acuerdo de investidura de su Gobierno con el Grupo Vasco, en el que, entre otras cosas, se contempla un calendario de negociaciones para diferentes transferencias, entre las que se encuentran también las de algunos puertos y la de los aeropuertos que, aun cuando ahora están calificados de interés general, pueden dejar de estar clasificados de esa manera. Esto además sin perjuicio de otra cuestión paralela, que es la negociación de un nuevo estatus político que se está negociando en el País Vasco. Y es que, aunque usted ahora sea aquí, en el Gobierno de Madrid, socio con Podemos, en Euskadi el Partido Socialista también es socio del Partido Nacionalista Vasco a otros efectos determinados. Con eso lo que le quiero decir es que esa perspectiva tan centralista que han reflejado sus palabras no se corresponden ni siquiera con el tono de conversaciones que se han mantenido desde mi grupo con su Gobierno, ni con la posibilidad de negociar muchas cosas que ya se han concretado y respecto de las que, por cierto, no me ha contestado. La negociación de la posibilidad de transferencia de puertos como el de Pasajes es algo que está dentro del calendario de negociaciones. Por tanto, no ha iniciado ningún tipo de conversaciones a dicho efecto cuando en realidad el Gobierno debía estar ya desde el mes de abril implicado en esa cuestión. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Igual perspectiva la de vivienda. Ayer, en la intervención en el Parlamento en relación con la moción sobre vivienda del PP, decía lo mismo. En agosto se ha dictado un real decreto en el que se atribuyen por parte del Estado determinadas funciones a las comunidades autónomas, remite a las comunidades autónomas a efectuar las funciones de pago y señala algunos trámites y la recepción de documentación. Eso, señora ministra, no se compadece con las competencias exclusivas de vivienda de las comunidades. Es que esa es la perspectiva que estamos denunciando que se está adoptando por parte de los poderes centrales y que está negando continuamente las competencias de las comunidades autónomas, al menos las de Euskadi, en esa materia.

Bilbao-Balmaseda. Usted dice que hay un recorrido determinado —disculpe, no estaba viendo que había terminado el tiempo— de la misma manera, en el pago por uso. Actualice un poco ese discurso y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 39

esa perspectiva, señora ministra. De verdad, creo que no ha interiorizado todavía cuál es la perspectiva que desde el Gobierno se está teniendo en relación con grupos que, por cierto, son de apoyo para la legislatura en materias que son de posible negociación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Botran.

El señor **BOTRAN PAHISSA**: Gracias.

Simplemente dos cuestiones en relación con la ley catalana sobre los alquileres. Es cierto que existe un informe del Consell de Garanties Estatutàries, pero también es cierto que los informes no son vinculantes. A nuestro entender, que el Gobierno español presentase un recurso es también una demostración de falta de voluntad política de que esa ley —que, insistimos, la apoyó una mayoría del Parlament de Catalunya, no solo las fuerzas independentistas, también En Comú Podem y una amplísima alianza de movimientos y fuerzas sociales— pueda prosperar, porque iba a atajar el problema de la burbuja de los alquileres.

En relación con el aeropuerto, yo creo que no me ha respondido a la cuestión principal, que es la contradicción entre el aumento de vuelos y el aumento de emisiones. Es imposible, no sé cómo pensaban describir en este informe de sostenibilidad medioambiental, querer pasar de 53 millones de pasajeros, como tuvo El Prat en 2019, a los 70 millones de pasajeros —como se anuncia y era el sentido de la ampliación— sin aumentar las emisiones, es más, reduciéndolas. Eso es lo que no cabe en ninguna explicación y quizá es uno de los motivos por los cuales se haya desechado el proyecto. También puede haber sido porque era contradictorio con un espacio protegido de la Red Natura 2000, seguramente, pero no creo que nadie consiga explicarme de una forma un poco seria cómo se puede pasar de 53 millones de pasajeros a 70 millones de pasajeros y por el camino reducir emisiones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora sí, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor López-Bas, tiene usted la palabra.

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

Bueno, ministra, entiendo que siendo su primera comparecencia y visto que a ninguno nos va a gustar —salvo a determinados grupos—, no ya a la oposición, que eso es normal, que no les guste a los que apoyan y sostienen al Gobierno, pues casi es que lo estamos haciendo bien. Supongo que si lo llega a saber se hubiera pedido Interior en lugar del ministerio que le han dado.

En cualquier caso, solo quisiera hacer un par de referencias. En cuanto al aeropuerto, lo que a nosotros nos preocupa es que el ministerio se comporte como el ministerio del Gobierno de España. Es decir, no puede ser que para tomar una decisión política de ampliar una infraestructura, que además usted misma ha dicho que es el concepto de *hub* complementario con el de Madrid-Barajas sobre la base de los destinos y llegadas de esos vuelos, que tiene un carácter estratégico, para decir que sí, se comportan como Gobierno de España, pero luego, aparentemente, para decir que no en apenas unas semanas basta con una decisión de otro tipo que le colocamos a un Gobierno autonómico, con todos mis respetos para el Gobierno autonómico de Cataluña y para sus competencias. No puede ser que el Gobierno de España y su empresa, AENA, estén pendientes de esos detalles internos de un Gobierno autonómico, porque ya lo sabían antes.

En materia de vivienda, quisiera hacerle una reflexión que no he podido hacerle antes por falta de tiempo. Ha hecho usted mención a no interferir desde la decisión del ámbito estatal en las competencias autonómicas en materia de legislar sobre el derecho a la vivienda digna y adecuada del artículo 47 de la Constitución. Pero, claro, nos preocupa que se interfiera en el artículo 33 —que recoge el derecho a la propiedad privada— porque se tomen decisiones que sí vayan a vulnerar ese derecho y que se interfiera en el derecho de propiedad privada, limitando por ejemplo los derechos de las partes en un contrato que forman parte de su patrimonio jurídico. Estoy seguro de que sabe usted de lo que le hablo.

Es más, es que si algo teníamos claro los portavoces de los grupos parlamentarios en este Congreso es que el anterior ministro —al que desde luego como tal no vamos a echar de menos— sí tenía claro que no estaba la situación para limitar derechos de las partes de un contrato —de arrendamiento en este caso—, sino para incentivar y promover un mayor parque de viviendas en el mercado, además de la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 40

vivienda social. Por lo tanto, quisiera saber si hay un cambio de criterio del ministerio, un cambio de criterio del Gobierno, porque el señor Ábalos sí que había manifestado esa posición, pero parece que ahora sí estaríamos ya en la afección o afectación del derecho a la propiedad privada.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, señora Granollers, tiene usted ahora la palabra.

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

Bueno, voy a terminar mi intervención antes, porque por diez segundos que me he pasado, me habéis cortado el micrófono. Señora ministra, hay unas declaraciones de su antecesor, el señor Ábalos, que sobrevuelan el panorama político desde que fueran realizadas hace ya unos meses. Como puede anticipar fácilmente, se trata de la afirmación según la cual la vivienda es principalmente un bien de mercado. Podría dedicar mi intervención a interrogarla para intentar esclarecer hasta qué punto usted suscribe estas palabras. Sin embargo, creo que ni yo conseguiría sacar nada en claro, ni nadie se vería beneficiado de un planteamiento más que reiterativo. Todo el mundo sabe la opinión que le merecen a Esquerra Republicana las reaccionarias declaraciones del señor Ábalos. Ojalá aproveche usted esta sesión para retractarse en nombre del Gobierno, sería un buen punto de partida para el inicio de una nueva etapa en el ministerio. Sin embargo, no vamos a encallarnos en este punto.

En lo que respecta a la vivienda, existe una pregunta obvia y predecible, pero aun así se la vamos a plantear. ¿Qué pasa con la prometida y comprometida Ley de vivienda del Estado? Señora ministra, esta Ley de vivienda tan reclamada, tan necesaria y tan esperada genera muchas dudas y mucha incertidumbre. Para intentar ser concisa, puedo decirle que nos inquieta el cuándo, el qué y el cómo de esta ley. En primer lugar, el cuándo. ¿En qué momento va a ser aplicable esta ley? Desde Esquerra Republicana, que ostentamos responsabilidades institucionales en nuestro país, sabemos o somos perfectamente conscientes de que estamos en plena pandemia sanitaria y que esto afecta a la agenda legislativa, evidentemente es así, pero sintiéndolo mucho, aun reconociendo este extremo, no hay excusa para no tener en trámite este proyecto de ley de vivienda. Señora ministra, es cuestión de prioridad y van tarde, a nuestro parecer muy tarde.

En segundo lugar, nos inquieta el quién de esta ley. Dicho de otro modo, la Ley de vivienda, como cualquier otra, no es una buena ley de por sí, va a ser buena únicamente en la medida en que tenga un impacto positivo en la vida de las personas más perjudicadas por las injusticias del sistema, en las personas que más sufren, y que esto suceda va a depender de si adoptan o no medidas concretas y específicas. Por ello le pregunto: ¿su ley de vivienda va a poner límites máximos a los precios de alquiler?, ¿van a adoptar medidas para evitar de forma efectiva los desahucios de personas en situación de vulnerabilidad sin alternativa habitacional?

Por último, nos preocupa el cómo. ¿Con quiénes están trabajando esta ley, señora ministra? ¿La van a negociar y consensuar para que pueda superar el trámite parlamentario?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, señor Mayoral, tiene usted la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Seré muy breve, creo que no voy a consumir ni los tres minutos.

Me gustaría hablar, porque es reiterativo, de un concepto del derecho a la propiedad porque cuando solamente se habla de la protección del derecho a la vivienda, estaría muy bien recordar el artículo 33, que reconoce el derecho a la propiedad privada y a la herencia y que la función social de estos derechos delimitará su contenido de acuerdo a las leyes. Creo que eso es algo interesante porque, claro, uno no puede hacer con su propiedad lo que le dé la gana, no puede especular, y hay un mandato expreso a las administraciones públicas para evitar la especulación inmobiliaria en el artículo 47. Eso es algo que tampoco se debiera olvidar. Creo que hay una serie de conceptos que desgraciadamente en algunos debates parlamentarios se obvian, igual que se obvia la acción monopolista de los especuladores. Nuevamente se obvia en los debates en materia de vivienda el aumento artificial de los precios de un bien de primera necesidad, se obvia que hay empresas que detraen del mercado bienes de primera necesidad para alterar el precio de las cosas —como ha ocurrido durante todos estos años desgraciadamente— y se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 41

obvia la obligación de los poderes públicos de cumplir sus obligaciones internacionales en materia de derechos humanos, en concreto, el protocolo facultativo del Pidesc —el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales— y el cumplimiento de sus resoluciones. Se obvia por aquellos que solamente están pensando, no sabemos exactamente por qué, en la defensa de una lógica de especulación inmobiliaria. Al final, no solamente es un problema para las personas que no tienen acceso a la vivienda sino que es un problema para el conjunto de la sociedad, porque es un peso muerto para el desarrollo económico del país, porque necesitamos desarrollar tejido productivo y necesitamos precisamente que eso que hace que la vivienda sea la inversión más eficiente, o la inversión en la que más dinero se gana, deje de serlo para que realmente resulte atractivo para aquellos que tienen dinero e inviertan en tejido productivo para la creación de puestos de trabajo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, señora De las Heras.

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

Señora Sánchez, no ha respondido ni una sola de las preguntas que le he formulado, más allá de intentar poner infructuosamente ejemplos de infraestructuras masculinizadas según usted. ¿Es porque no ha podido estudiar aún el estado de los expedientes del ministerio o por falta de respeto con los representantes de la soberanía nacional? Por cierto, ¿es lo mismo masculinizadas que machistas? Porque cada día nos confunden más con nuevos términos. ¿Sabe por qué no ha podido poner ejemplos? Porque no existen. Dice que solo nosotros necesitamos ejemplos, pero no ha puesto ninguno. Habla de una doble carga de trabajo de las mujeres, que buscan trabajo cerca de su casa, mujeres en situación de necesidad, feminización de la pobreza. Estos conceptos son los que me ha mencionado usted a modo de ejemplos de infraestructuras masculinizadas. ¿Qué tendrá que ver esto con las infraestructuras? ¿Qué infraestructura hay que modificar para que una persona, sea mujer u hombre, no tenga una doble carga de trabajo? Sigo sin comprender las características de las infraestructuras para responder a su teoría de perspectiva de género. En Renfe, por ejemplo, los empleos de hombres y mujeres están totalmente equiparados. Hay mujeres que llevan trenes, tranvías, metros. ¿Cómo cree que pueden sentirse esas mujeres cuando usted dice que no son iguales que los hombres y por eso tienen que intervenir ustedes? En cuanto a la feminización de la pobreza, como usted la llama, ¿quiere que le dé un dato? El 80 % de las personas sin hogar son hombres —el 80 %—. Igual debería haber estudiado un poquito más antes verter afirmaciones sin ninguna base. Efectivamente, en VOX no tenemos perspectiva de género, tenemos perspectiva de igualdad como establece nuestra Constitución en su artículo 14.

Respecto a la limitación de precios, promoción de vivienda social y ocupación, que ha preguntado mi compañera, ni lo ha mencionado, y de la multitud de preguntas que le he formulado no ha respondido ni una sola. Le reitero, simplemente, la que tiene más interés ahora mismo: prorroga del DORA, ¿sí o no? ¿Piensa continuar con las negociaciones de la ampliación de El Prat? ¿Tiene alguna alternativa? Por cierto, ¿su falta de respuesta a que el AVE de Extremadura tenga prevista una velocidad de 110 kilómetros por hora, inferior a la de un turismo, es porque desconocía este dato o porque no hay solución por parte de su ministerio?

Realmente venía esperanzada y pensaba que la sustitución de Ábalos era buena, pero al final es el mismo *modus operandi* con distintas formas. Esperemos que no vaya a recoger miembros de un Gobierno narcochavista al aeropuerto, que no riegue con 53 millones a aerolíneas también controladas por chavistas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Zurita.

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

Señora ministra, le haré una pregunta respecto a mi tierra. No sé si sabe que existía un compromiso de inversión con la nueva terminal del aeropuerto de Tenerife Sur, en Canarias, a reflejar en el DORA II y todo apunta a que el Gobierno se ha olvidado. Para la sociedad tinerfeña es algo vital porque sabe que el turismo y sus infraestructuras son importantísimas para nuestra economía. Nos gustaría que detallara los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 42

planes de inversión que tiene AENA para la nueva terminal del aeropuerto de Tenerife Sur, si es que hay algún plan, porque la información que tenemos refleja lo contrario.

Gracias, presidente.

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

El señor **LORITE LORITE**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, efectivamente no ha contestado a ninguna pregunta, lo cual viene a representar que sigue la inercia de su antecesor y eso es peligroso porque usted viene a comparecer y a contestar a los grupos parlamentarios. Es verdad que nos ha quedado clara una afirmación que usted ha hecho y es que el proyecto de ampliación del aeropuerto de El Prat queda aparcado. Esto representa una pérdida de oportunidad tremenda y representa, además, la falta de voluntad de este Gobierno, y de esta ministra en concreto, en esforzarse para que antes del 30 de septiembre el Consejo de Ministros pueda llegar a un acuerdo e incluir esa importantísima inversión en el próximo DORA, en el Documento de Ordenación y Regulación Aeroportuaria. Utiliza usted las mismas mentiras y casi el mismo tono que su antecesor porque hacer referencia a informes de una década de antigüedad y de media década de antigüedad no es de recibo.

Señora Sánchez, el único Gobierno que ha hecho una propuesta de pago por uso, que ha sido acordado en Consejo de Ministros y mandada a Europa es el suyo, el del Partido Socialista y el de Unidas Podemos. No debe usted acostumbrarse a venir a sede parlamentaria a decir cosas que no son ciertas. El único Gobierno que lo ha hecho es el suyo. Y le digo una cosa: el pago por uso es negativo porque entendemos, ante la actual coyuntura económica, que no es el momento y que no son las formas de imponerlo. Ustedes, pese a lo que le dijeron a los transportistas, no han dialogado con absolutamente nadie. Usted sabe o debería saber que el sector del transporte lo está pasando ya lo suficientemente mal, que hay un encarecimiento brutal del precio de la luz, que además hay una subida masiva de impuestos y una tendencia inflacionista. Si usted, además, impone peajes en todas y cada una de las autovías de la red de alta capacidad del Estado, será muy negativo para la economía española.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Aquí se vuelve a demostrar lo que decía en mi anterior intervención, que el PP cuando está en el Gobierno dice una cosa y cuando está en la oposición dice la contraria. Recuerdo, cuando entramos en el Gobierno a mediados de 2018, que había un reto por delante que era el cumplimiento de la concesión de la AP-1, una de las primeras autopistas de peaje que cumplía. Sin embargo, con lo que se encontró el Gobierno —lo teníamos claro en este Parlamento, porque así lo demostró el PP— es que no tenía ninguna intención de levantar barreras en aquellas concesiones que cumplían el plazo. Además, ahí hay una demostración muy clara: el Gobierno del Partido Popular no contrató la conservación de esas autopistas de peaje que cumplían la concesión, porque no tenía ninguna intención. Si el Partido Popular gobernara a día de hoy, la AP-1 seguiría teniendo los peajes, la AP-2 seguiría teniendo los peajes, la AP-7 seguiría teniendo los peajes, la AP-4 seguiría teniendo los peajes, y lo que tenía previsto el Partido Popular era eso. Además, lo demostraron con los hechos y no solo con los informes, sino con las intervenciones sobre implantar un pago por uso que hacían todos los dirigentes del Partido Popular que estaban en el Gobierno.

Señores del Partido Popular, creo que en este país ya no engañan a nadie. No es de recibo que vengan aquí a contarnos milongas para intentar mostrar que no son lo que son, algo que han ido demostrando siempre que han gobernado. Lo único que ha hecho este Gobierno y el Partido Socialista, tanto en la oposición como en el Gobierno, ha sido decir que hay que abrir un debate de la financiación del mantenimiento de la red viaria. Y la pregunta es: ¿está dispuesto el Partido Popular a venir a esta Cámara a debatir? ¿Está dispuesto el Partido Popular a participar en un debate en el que se pongan sobre la mesa cuáles son los distintos modos para financiar la red viaria, el mantenimiento y que nos pongamos de acuerdo? Cuando nos votan, como decía antes, no solo nos votan para que seamos el altavoz de la gente que nos votó, sino para hacer propuestas. Lo que no tiene mérito en ningún caso es venir constantemente aquí a criticar al Gobierno de turno, si uno está en la oposición, y no intentar arrimar el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 43

hombro, como vemos constantemente al Partido Popular, ni proponer soluciones y buscar las fórmulas que nos permitan el diálogo y el consenso.

Tenemos un reto por delante, el ministerio tiene un reto por delante. Tenemos que ponernos de acuerdo —voy terminando— en cómo se planifican las infraestructuras en los próximos años y queremos saber si el Partido Popular va a estar dispuesto a dialogar o va a estar permanentemente en la oposición. Creo que tiene el reto de demostrar si el Partido Popular tiene ganas de, en algún día, en alguna ocasión, volver al Gobierno o quiere permanecer en la oposición permanentemente. Hasta ahora han demostrado que no les importan los Gobiernos, que no tienen la intención de volver al Gobierno y que no tienen actitud para ello. **(Risas.—Rumores).**

Demuestren que van a cambiar la actitud, vuelvan al tono anterior de antes del verano, que se volvió bastante más suave, más respetuoso y más constructivo, y eliminen ese tono faltón que creo que no le beneficia ni a usted ni al Partido Popular.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para finalizar este debate y contestar a todas estas intervenciones, tiene la palabra doña Raquel Sánchez Jiménez.

La señora **MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Sánchez Jiménez): Gracias, presidente.

Intentaré ahora concretar o aclarar alguna de las cuestiones que, según me decían, no he contestado. Insisto que todas aquellas cuestiones que no pueda responder ahora las responderemos por escrito.

Hacía referencia el señor Bel a si se habían mantenido o no conversaciones antes de proceder a ese anuncio de que el acuerdo sobre la ampliación del aeropuerto quedaba aparcado. Debo decirle que sí, que yo misma me encargué de transmitir al *vicepresident* cuál era la situación, cuál era la postura del ministerio, del Gobierno, una vez que contrastábamos que había diferencias en el seno del Gobierno de la Generalitat y que, por lo tanto, entendíamos que no se daban las condiciones para llevar ese proyecto adelante.

Me preguntaba también sobre el destino de parte de los recursos que se preveían en el DORA II para esta ampliación del aeropuerto, pues les digo y aclaro que en términos de asignación de esos 1700 millones en este DORA II se preveía una primera consignación de 120 millones de euros. En este periodo, que era cuando se tenía que definir exhaustivamente el plan director y se tenía que hacer la declaración de impacto ambiental y las evaluaciones ambientales, hablábamos de una consignación en los presupuestos de AENA de 120 millones de euros. Habida cuenta de que no se realizará esa inversión, al menos hasta el momento, se destinarán esos importes a mejorar la red en su conjunto y, sobre todo, a implantar medidas de sostenibilidad ambiental. Ese es el destino que se les dará.

También me hacía una pregunta en relación con el traspaso a la Generalitat de los recursos por la gestión de cercanías. Como usted sabrá, se constituyó en su día la Comisión mixta de Asuntos Económicos y Fiscales para establecer cuál sería el mecanismo para poder hacer la transferencia de esos recursos para que pudiera ser la Generalitat la que pudiera hacer, a través de un contrato con Renfe, el pago de los servicios que se prestaban. Es cierto que no se ha llegado todavía a materializar cuál es la mejor fórmula, pero para ello hay la intención de constituir un grupo de trabajo, un grupo más técnico que pueda plantear una solución lo antes posible.

Me preguntaba también sobre las actuaciones en la A-7, en Tortosa. Le informo que estamos haciendo los estudios pertinentes para analizar la reconfiguración del tráfico que debe hacerse, porque la situación ha cambiado enormemente y, por lo tanto, hay que hacer esos estudios de reconfiguración del tráfico.

En relación con la pregunta del portavoz del PNV sobre los criterios para las subvenciones, le digo que no se ha pretendido y no se va imponer ningún criterio, obviamente, del reparto de las ayudas a las comunidades autónomas. Es más, han sido criterios que han sido consensuados en las comisiones multisectoriales y sectoriales, que se han ido consensuando y se han ido hablando y tratando con las comunidades autónomas. Evidentemente, siempre hay cuestiones que no acaban de encajar a todo el mundo, pero creo que no me equivoco si digo que han sido criterios que han sido consensuados por la mayoría de comunidades autónomas, también con intervención de la Federación Española de Municipios y Provincias, ya que era muy interesante escuchar la voz del mundo local y de la Administración local como administración más cercana al ciudadano. Por lo tanto, entendemos que son subvenciones que —insisto— no pretenden en ningún caso, ni ninguna de las actuaciones de este ministerio, interferir o invadir

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 44

competencias que están transferidas a las comunidades autónomas, sino más bien al contrario, facilitar recursos. Evidentemente, las políticas de vivienda nos preocupan enormemente y, por lo tanto, intentamos que las comunidades autónomas tengan más recursos y que gestionen directamente estas ayudas para poder hacer accesible el derecho a la vivienda.

Me preguntaba también el señor Botran, en relación con el aeropuerto, la cuestión de las emisiones por el número de operaciones. Para su tranquilidad, le digo que con el DORA II, con relación al aeropuerto de Barcelona, el número máximo de operaciones que se preveía en ese DORA II no es diferente y no incrementa lo que ya está previsto en el Plan director actual vigente para el aeropuerto de El Prat-Barcelona. Lo que se estaba realizando era una ampliación del campo de vuelo para intentar, sobre todo, dotar a este aeropuerto de la consideración, y en función de la demanda y de la operativa, del carácter de un *hub* intercontinental, pero, a su vez también, garantizar que no nos íbamos a encontrar en un escenario de saturación de aquí a poco tiempo. Les recuerdo que el aeropuerto de El Prat-Barcelona, previo a la pandemia, estaba ya en una situación prácticamente de saturación. Pero, evidentemente, sí que se iban a producir un número mayor de operaciones. Aquí es importante recordar todos los compromisos que tanto el ministerio como el Gobierno, pero creo que también como país, hemos asumido con relación a la lucha contra el cambio climático. En conjunto, nuestro país tiene como compromiso reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, las emisiones de efecto invernadero, y eso implica necesariamente a todas las infraestructuras del transporte, es decir, a los aeropuertos, pero también, evidentemente, al resto de sistemas de transporte. En esto, el sector de la aviación no es ajeno. Sabe, y usted conoce, que ya hay aviones más pequeños que funcionan con otro tipo de combustibles que no son fósiles, que funcionan con hidrógeno. Por tanto, esta es una conversión y una transformación del sector que también se está produciendo, y no solo por voluntad propia sino que también hay esos mismos requerimientos y esas mismas obligaciones legales que tienen que cumplir las compañías para esas aeronaves que operan en nuestro espacio aéreo, en el nuestro y en el Unión Europea, evidentemente. Por lo tanto, hacer ese discurso obviando que el sector de la aviación, el sector aeronáutico, es un sector que no va a experimentar esa transformación, creo que también es obviar una cuestión que es importante.

También están los planes de acción climática, que he explicado en mi intervención inicial, que está poniendo en marcha AENA. Es decir, hay un compromiso para que las operaciones aeroportuarios que se generen en las propias infraestructuras para el año 2016 se alcance la neutralidad y para el año 2040 el Net Zero. Por lo tanto, también hay compromisos en esa línea que nos permiten afirmar que, juntamente y con las medidas compensatorias que también se tenían que regular y establecer durante todo este proceso de elaboración del plan director, podíamos mantener ese compromiso de cumplir los objetivos medioambientales, los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Hay que evitar y huir de esa confrontación y de esa dicotomía simplista, como usted también antes avanzaba, entre economía y medioambiente, no pueden estar reñidos. Lo que tenemos que hacer posible es que el desarrollo sea un desarrollo sostenible, y en eso está comprometido este Gobierno.

También se ha referido el portavoz de Ciudadanos a la posición del Gobierno de España. Yo creo que ya lo he explicado, esa aprobación del DORA se tiene que producir en el Consejo de Ministros el 28 de septiembre de este mismo año, es decir, de aquí a unos días. Eso no es elegible, eso no es arbitrario, eso tiene que ser así porque lo regula la normativa y, por lo tanto, no podemos tampoco atrasar el resto de inversiones que están previstas para el resto de aeropuertos en nuestro país, porque en este caso haya una discrepancia manifiesta en el Govern de la Generalitat, aunque en un primer momento —insisto—, y después un proceso muy largo de análisis y de estudio de la propuesta, celebró el poder impulsar esta infraestructura, pero después, por divisiones internas, no fue así. Por lo tanto, no tenemos opción. No es que tengamos prisas, es que no tenemos otra opción. Considero que sería irresponsable, en este sentido, demorar el resto de inversiones en un sector que lo necesita y en un sector que es puntal de la economía para el transporte también y en el que ahora estamos trabajando para que recupere los niveles de antes de la pandemia.

En materia de vivienda también hacía referencia el portavoz de Ciudadanos a su preocupación por la intervención en la propiedad privada. No sé si de mi intervención usted ha deducido eso, no pretendo generarles a ustedes una preocupación porque tenemos definido muy claro cuáles son los límites, los límites lo marca la Constitución. Nosotros queremos hacer una ley que tengan las máximas garantías, que nos dote a todos de seguridad jurídica, que salvaguarde, evidentemente, el derecho a la propiedad privada, pero eso tampoco está reñido, y no debe estarlo, con proteger y regular también la función social que tiene la vivienda. Por lo tanto, tenemos que hacerlo compatible, y eso no es fácil. Podemos ir a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 475

16 de septiembre de 2021

Pág. 45

modelos en los que primaba el derecho propiedad privada. Ese es otro modelo, ese es el modelo del Partido Popular, ese no es nuestro modelo. El nuestro es un modelo que aboga por la defensa y la garantía de la propiedad privada, pero, sobre todo, que garantice, en una situación como esta de emergencia habitacional, la función social de la vivienda. Hay que atender, como les decía, a los colectivos vulnerables, y garantizar la promoción de un parque público de vivienda, para su compra —porque tampoco vamos a olvidar la compra—, pero, sobre todo, para hacer fácil el acceso al alquiler con unos precios razonables y aplicando medidas de contención de los precios en las áreas tensionadas, introduciendo deducciones fiscales. En definitiva, es necesario todo un conjunto de medidas y herramientas que nos doten de un marco que haga efectivo ese acceso a la vivienda por parte de los ciudadanos.

En cuanto a las intervenciones de VOX, sobre el tema de la prórroga del DORA le tengo que decir que ya lo he explicado; no sé si necesita que se lo vuelva a explicar, porque lo he explicado en la intervención inicial, pero lo vuelvo a hacer ahora. Usted no me acaba de entender. Yo entiendo que les cueste entender lo que significa la perspectiva de género. En fin, este es un tema que hay que trabajar, pero yo creo que, poco a poco, a base de acostumbrarse a escucharlo, igual al final acaban, cuando menos, entendiendo algo. En cualquier caso, me alegro de que en estas cuestiones no nos parezcamos a su grupo en ningún sentido. Espacios inseguros. ¿Qué son espacios inseguros? Pues que en una estación de tren o en una estación del tipo que sea haya espacios oscuros, angostos, que generan una sensación de inseguridad a las mujeres. Usted quizá esto no lo haya experimentado nunca, pero esto es algo real, algo que pasa. Esa perspectiva de género significa tener en cuenta esa sensibilidad, esa mirada y esas situaciones; ni más ni menos. Insisto, no se preocupe usted, porque esto no va a perjudicar a nadie; no va a perjudicar a nadie.

Respecto a la intervención del Partido Popular sobre su preocupación sobre si en el documento del DORA II habría alguna previsión relativa al aeropuerto del sur de Tenerife, le diré que sí, que hay una previsión de inversión de alrededor de 56 millones en este DORA para la renovación de los edificios de la terminal sur, lo que supone, con la nueva operativa, con lo que significa esta remodelación del aeropuerto, un incremento de pasajeros, de 13 millones a 16 millones. Por lo tanto, está contemplada esa inversión en el DORA II. Las actuaciones se empezarían a realizar a partir del 2027. Se ha hablado mucho de aeropuertos en esta comparecencia, y me sorprende la posición del Partido Popular, porque hace unos meses, cuando ya se hablaba del proyecto de ampliación del Aeropuerto del Prat, ustedes se oponían, porque decían que cedíamos al chantaje de los independentistas y que nos volcábamos en hacer inversiones en Cataluña. Ahora hay un criterio de responsabilidad y de no ir en contra de un territorio; es decir, las infraestructuras tienen que asentarse en los territorios y tienen que contar con el consenso de las administraciones. Ustedes quizá están más acostumbrados a imponer las decisiones. A nosotros nos gusta colaborar, nos gusta cooperar territorialmente, por esa visión plural y diversa que tenemos de España. Ahora nos dicen que lamentan muchísimo que esa inversión no se produzca en Cataluña y en España. Creo que estaría bien que definieran un criterio; al menos, el de este Gobierno está claro.

Señorías, yo creo que he respondido a las cuestiones, pero —insisto— repasaremos las actas y todas aquellas en las que no haya podido profundizar —les pido disculpas— las haremos llegar por escrito. Les agradezco de antemano sus intervenciones. Sigo ofreciendo mi mano tendida para colaborar con todos y cada uno de ustedes. Evidentemente, les respeto a todos ustedes, a sus grupos parlamentarios, porque detrás de ustedes soy consciente de que existen ciudadanos y ciudadanas, de los que son ustedes legítimos representantes y, por tanto, ustedes abordan y plantean cuestiones que les preocupan. Desde aquí insisto en ofrecerles diálogo sincero y constructivo. Pretendo que mi etapa en el ministerio sirva sobre todo para que esa transformación que estamos abordando en España sea una realidad, para que hagamos posible una recuperación justa y un desarrollo sostenible, del que hemos hablado y con el que nos hemos comprometido. En todo lo que sea posible contaremos con su colaboración.

Muchas gracias y buenas noches. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora ministra, por las explicaciones.

Si no hay más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Muchas gracias. Buenas noches.

**Eran las ocho y diez minutos de la noche.**