



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 495

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 20

celebrada el lunes 27 de septiembre de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la recuperación íntegra de los servicios ferroviarios a la Comunidad Autónoma de Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/001331) 2
- Relativa a acometer de forma urgente las principales actuaciones en materia de transporte y vivienda incluidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001728) 7
- Sobre el impulso de la rehabilitación edificatoria. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002501) 11
- Sobre el traspaso de las competencias y recursos en materia ferroviaria a la Comunitat Valenciana. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/002786) 14
- Por la que se insta al Gobierno a construir la circunvalación conocida como «Ronda Norte» en Oviedo, para prolongar y completar la insuficiente Ronda Sur existente actualmente. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002792) 19
- Sobre la reducción de las tarifas aeroportuarias en línea con la propuesta de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002900) 24

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 2

— Relativa a impedir una subida de las tarifas aeroportuarias pagadas por las aerolíneas de la gestora aeroportuaria AENA. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/002923)	24
— Por la que se insta al Gobierno a negociar de forma inmediata con el Govern de la Generalitat la ampliación del aeropuerto del Prat. Presentada por el Grupo Parlamentario Plural. (Número de expediente 161/003164)	28
— Relativa a solicitar que se aceleren los trabajos de la ejecución de las obras de La Ronda Sur de Logroño, «Autovía A-68. Tramo: Arrubal-Navarrete». Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003003)	32
— Relativa a que los jóvenes puedan tener una vivienda digna. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/003026)	35
Votaciones	40

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Vamos a comenzar la sesión de hoy, en la que vamos a someter debate y votación diez proposiciones no de ley. Pero antes de ello, quiero recordarles, por un lado, que hemos acordado antes con los portavoces, para que conste en acta, que quince minutos antes de la próxima sesión —que no sabemos todavía si será el día 13 o el día 21— haremos una reunión de Mesa y Portavoces para acordar sesión del próximo día. Por otro lado, se ha acordado también que las proposiciones no de ley 6 y 7 se debatan de forma conjunta ya que son bastante similares, pero tendrán votación separada. Repito, para las proposiciones 6 y 7, que se debatirán conjuntamente, cada uno de los grupos que las han propuesto tendrán el tiempo que les corresponde, pero se votarán separadas.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA A LA RECUPERACIÓN ÍNTEGRA DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN.** (Número de expediente 161/001331).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo con la proposición no de ley número 1, relativa a la recuperación íntegra de los servicios ferroviarios. **(El señor Martínez Oblanca pide la palabra)**. Sí, señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor presidente, si me lo permite le agradecería que fijase una hora aproximada de votación, porque se celebran en estos momentos en el Congreso varias comisiones y algunos tenemos que estar en dos o tres a la vez. Entonces, me gustaría que fijase una hora aproximada en la que podamos votar, nunca antes de esa hora.

El señor **PRESIDENTE**: Yo mismo estoy en esa situación también, creo que estamos todos y todas así. Me siento ahora mismo incapaz de fijar una hora porque no sé cuántas intervenciones va a haber en cada una de ellas. Voy a ver si somos capaces de hacerlo aproximadamente, pero dudo —si les parece lo hacemos así— que sea antes de las siete. Pero no me atrevo a decir que vaya a ser a las siete y media. Vamos a ver cuántos van a intervenir y así, dentro de diez o veinte minutos, podemos decirle hora aproximada, no antes de las siete o no antes de las ocho, que creo que puede ser esto último, tal y como está la Comisión.

Repito, proposición no de ley relativa a la recuperación íntegra de los servicios ferroviarios a la Comunidad Autónoma de Galicia, presentada por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. El señor Gómez-Reino Varela tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 3

El señor **GÓMEZ-REINO VARELA**: Muchas gracias, presidente, y *boas tardes*.

Traemos hoy a debate en esta Comisión una PNL relativa a algo que a nuestro juicio es imprescindible, como es recuperar todos los servicios ferroviarios de la Comunidad Autónoma de Galicia que se fueron recortando a raíz de la pandemia. En todo caso, por poner en contexto, primero habría que decir que Galicia ha sufrido en las últimas dos décadas un progresivo deterioro en la cobertura y calidad de los servicios ferroviarios, algo que no es aceptable si pensamos el conjunto del territorio del Estado en clave solidaria y confederal y algo incomprensible, sobre todo en este tiempo en el que la movilidad exige lógicas ambientalmente sostenibles, como es precisamente la ferroviaria.

El desarrollo de nuevas líneas de alta velocidad ha ido, curiosamente, en paralelo a un desmantelamiento de las líneas y servicios en los trayectos de media y de corta distancia, que son los que afectan de manera más directa a las ciudades de pequeño y mediano tamaño y a muchos pueblos, llegando incluso en Galicia a darse la circunstancia de que algunas de estas ciudades han quedado totalmente incomunicadas por vía ferroviaria en estos últimos años. A la cancelación de líneas se sumó también en los últimos años el cierre de servicios de venta de billetes, de atención a viajeros e incluso el mantenimiento y limpieza de las estaciones. Es imprescindible dar la vuelta a este proceso de deterioro de los servicios, pues además se utiliza como una excusa perversa para precisamente ir recortando más servicios: al haber pocas frecuencias hay menos viajeros y, finalmente, con esta lógica perversa se va tratando de recortar un poco este servicio.

Por otra parte, al respecto de los servicios existentes en las zonas...

El señor **PRESIDENTE**: Disculpe un segundo, diputado.

Ruego, por favor, silencio, si hablan todos a la vez no podemos escuchar al interviniente.

El señor **GÓMEZ-REINO VARELA**: Por otra parte, los servicios existentes en las zonas más pobladas son también deficitarios, como es el caso del *eixo atlántico*, con servicios a veces saturados, que conllevan problemas de seguridad a los viajeros, no siendo suficientes los servicios dispuestos ni en capacidad ni en horarios de tránsito. Además, en muchos casos las razones esgrimidas inicialmente se relacionaron con la pandemia, pero ahora mismo las razones esgrimidas para el corte y cancelación de estos servicios son de orden económico, alegando que se trata de servicios deficitarios.

Creemos que es necesario de alguna forma revertir esta dinámica y pensar la movilidad desde el punto de vista de criterios que son fundamentales hoy, como son la rentabilidad social, la vertebración territorial y la sostenibilidad ambiental. El transporte, como saben todos ustedes en esta Comisión, es una necesidad básica y la movilidad es un derecho. Al efectivo cumplimiento de este derecho es al que deben atender las empresas públicas, por delante de criterios de mera rentabilidad económica. El avance hacia un modelo de movilidad sostenible pasa irreversiblemente por promocionar el ferrocarril como el eje central del sistema multimodal de transporte.

Por lo tanto, es necesario, a nuestro juicio, dotar a Galicia de unos servicios ferroviarios realmente suficientes y adecuados, que atiendan de manera real a la cobertura de las necesidades de movilidad de la población en las mejores condiciones posibles. En este marco, el primer paso es la recuperación íntegra y urgente de todos los servicios suspendidos por la crisis sanitaria, que traemos hoy a debate en esta Comisión. Por lo tanto, esperamos que sea de amplio consenso en esta Comisión para que, de una vez por todas, un territorio como el mío, Galicia, pueda verse dotado realmente de todos los servicios ferroviarios necesarios para los retos que tenemos por delante, tanto en lo que tiene que ver con movilidad como con integración territorial y sostenibilidad.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Turno ahora para la defensa de las enmiendas. Por el Grupo Parlamentario VOX, don Rubén Darío Vega Arias tiene usted la palabra.

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

Unidas Podemos propone en esta Comisión una PNL solicitando al Gobierno que proceda a la restauración de los servicios ferroviarios que operan en Galicia, suspendidos por el estado de alarma. Nuestro Grupo Parlamentario VOX ha presentado una enmienda para que se extienda esta petición al resto del territorio nacional. Señorías, la solidaridad es pieza fundamental para que todos salgamos de la previsible recesión económica a la que está abocada España con este Gobierno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 4

En esta materia, el Gobierno contesta que su objetivo es continuar restableciendo la oferta de servicios ferroviarios conforme a la recuperación de la demanda. Esto, señorías, es absurdo. En el lenguaje ferroviario para conocer la demanda hay que pasear chapa, es decir, hay que mandar los vagones vacíos y, así, puedes hacer una estimación. Por ejemplo, un bar, una persona que quiera abrir un bar no puede estar esperando a que le toquen en la puerta y, dependiendo de los que le toquen en la puerta, decidir si hay demanda o no. VOX ha trabajado en profundidad este tema y hemos concluido que existe una falta de interés por parte de Renfe, pues le faltan trabajadores para cubrir estos servicios suspendidos.

Veamos algunas manifestaciones realizadas por los sindicatos mayoritarios. CGT afirma que resulta evidente que tanto la dirección de Renfe como el Ministerio de Transportes están llevando a cabo una política de recursos humanos pésima, con una clara intención de ahorrar en costes por encima del cumplimiento de los servicios que la sociedad española nos tiene encomendados. Semaf, que es el sindicato mayoritario de maquinistas, dice: Aunque se quisieran recuperar todos los servicios previos a la pandemia, no habría maquinistas para establecerlos. Continúa: No hay servicio que funcione correctamente. Están llevando el sistema al colapso. En esta línea también se manifiesta Comisiones Obreras. Es extraño que el compañero de Podemos no haya citado este problema que hay para restablecer los servicios. En estas declaraciones los sindicatos han manifestado que están en contra de las transferencias a las comunidades autónomas; repito, los sindicatos están en contra de las transferencias de los servicios de cercanías a las comunidades autónomas. ¿Por qué? Porque fragmentaría los recursos materiales y personales y la seguridad. Los sindicatos ya han anunciado una huelga en relación con esta materia los días 30, 1, 4, 5, 7 y siguientes.

Para terminar, quiero mandar mi apoyo y solidaridad a mis amigos los palmeros.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora para presentar la enmienda del Grupo Parlamentario Popular doña Ana Belén Vázquez Blanco.

La señora **VÁZQUEZ BLANCO**: Gracias, señor presidente.

Señorías, finalizado el estado de alarma y las limitaciones de movilidad, desde el mes de mayo de 2021 tanto la Xunta como el Parlamento de Galicia y el Partido Popular también aquí en el Congreso, mi compañero Celso Delgado, vienen reclamando al Gobierno por diferentes medios la plena reposición de los servicios ferroviarios que opera Renfe en Galicia, así como de los que conectan con otras comunidades autónomas, de competencia del Ministerio de Transportes. Así que, efectivamente, vamos a apoyar la iniciativa del grupo proponente, que coincide con nuestro planteamiento, pero, señoría, recordándole que son ustedes corresponsables de la situación de abandono que sufre Renfe en Galicia porque, señores de Podemos, ustedes son Gobierno.

Pero, para darle más contenido a la proposición, el Grupo Popular registró esta enmienda que pretende que se añadan dos puntos. El primero es instar al Gobierno a que Renfe realice a la mayor brevedad una nueva planificación de los servicios de los trenes regionales y de media distancia convencional que operan en Galicia, de modo que ofrezcan servicios con más frecuencia y horarios, que respondan a las necesidades de los ciudadanos. Le voy a poner tres ejemplos de mi provincia en Orense. O Carballiño; hoy mismo Renfe solo ofrece dos servicios ferroviarios con parada en esta villa, el tren regional que sale de Ourense a las 15:30 y llega a O Carballiño a las 16:01 y a Santiago de Compostela a las 17:10 y, en sentido inverso, el mismo tren sale de Santiago a las 17:25, llega a O Carballiño a las 18:41 y, finalmente, llega a Ourense a las 19:06. Imagínense ustedes un señor de O Carballiño que tiene que hacer gestiones en Ourense, a donde llegará a las siete de la tarde. Estos horarios carecen de atractivo para la inmensa mayoría de los potenciales usuarios, son incompatibles con acudir a actividades laborales, los estudiantes no pueden ir a Santiago por las mañanas, no les sirven a las personas mayores que tienen que desplazarse por motivos sanitarios, etcétera. Otro ejemplo, Ribadavia. Un solo viaje a Ourense a las 16:41 de la tarde. Díganme ustedes, señores de Podemos, qué puede hacer un señor de Ribadavia en Ourense a las 16:41. Otro ejemplo, O Barco de Valdeorras. Desde el 19 de julio el tren regional exprés que sale de O Barco de Valdeorras a las 6:58 llega a Vigo a las 13:35, invirtiendo en el viaje nada más y nada menos que 6 horas y 37 minutos, mientras que antes se tardaban 4 horas y 29 minutos. Esto es, señorías de Podemos, debido a una disparatada decisión de Renfe que obliga a los usuarios de este tren de media distancia a esperar durante dos horas y media en la estación de Ourense hasta que continúe el viaje. Es indignante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 5

El segundo punto que queremos incluir en la proposición no de ley es instar al Gobierno a que Renfe incremente el número de trenes que operan en las líneas convencionales y mejorar su calidad, ofreciendo a los usuarios la calidad de los servicios que se merecen. Existe un notorio problema de falta de trenes y, además, son antiguos, con un material rodante que circula por las líneas convencionales que provoca constantes averías. También hay faltas de maquinistas, lo que provoca anulaciones de trenes y carencia de personal de mantenimiento de estos, situaciones que hemos vivido a lo largo de estos meses en Galicia. Un ejemplo son los servicios ferroviarios en la línea Vigo-O Porriño-Ribadavia-Ourense-Monforte-Quiroga-A Rúa-O Barco-Ponferrada. Por esta línea, fíjense ustedes, circulan los trenes más antiguos del parque móvil de España, las unidades 470 que realizan el servicio diurno y que tienen más de treinta y cinco años.

Por eso, señorías de Podemos, apoyaremos su iniciativa, pero nos parece corta, porque no responde a las demandas de los ciudadanos. En este momento tengo que recordar la plataforma de afectados de vecinos de O Carballiño, Ribadavia y Ourense. Por eso, además de reponer los servicios, señores de Podemos, pedimos que se haga una planificación de servicios racional pensando en los ciudadanos y, sobre todo, que se mejoren los servicios, porque estamos hartos de las averías constantes que sufrimos en Ourense.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a la toma de posición de los distintos grupos. Vamos a comenzar de menor a mayor. Recuerden que tienen dos minutos y medio.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, don Isidro Martínez Oblanca tiene usted la palabra.

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

Intervengo con brevedad para apoyar también esta proposición no de ley presentada por el Grupo de Unidas Podemos y por su portavoz en Galicia, porque estamos hablando de lo que, a mi juicio y probablemente a juicio de todos los que estamos aquí, es una necesidad crucial para la actividad de toda España, no solamente de la comunidad gallega, sino del conjunto del territorio ferroviario nacional.

En este sentido, simplemente quiero apelar a la nueva ministra de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y también a la expresidenta de Adif, que es la nueva secretaria de Estado, para que una de sus grandes prioridades en la gestión sea recuperar cuanto antes los servicios ferroviarios suprimidos por la pandemia del COVID-19. Como decía la portavoz del Grupo Popular, también hay que plantear en los próximos Presupuestos Generales para 2022 un esfuerzo económico importante para la modernización de la red ferroviaria, de las unidades de ferrocarril y, en definitiva, de unos servicios que son cruciales para nuestro país.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

También muy brevemente, para comunicar nuestro apoyo a esta proposición no de ley del Grupo Confederado de Unidas Podemos y el resto de partidos que configuran ese grupo. De hecho, echamos de menos, como se ha comentado, que la proposición no de ley no sea incluso más ambiciosa, que no solamente en Galicia hay problemas con la red ferroviaria que está ahora mismo paralizada en algunas de sus líneas. Hay que recordar incluso que en algunos puntos de España seguimos con líneas sin funcionar no ya por la propia pandemia de la COVID y por los motivos del coronavirus, sino incluso con argumentos debidos a la tormenta Filomena de enero del año 2021. Por lo tanto, hubiéramos querido leer en esta proposición no de ley una referencia a todas aquellas líneas que están paralizadas y que deberían volver a incorporar la movilidad en su infraestructura.

Por lo tanto, apoyaremos, por supuesto, esta proposición, si bien entendemos que todavía se queda corta con lo que podría haber planteado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Plural. Don Ferran Bel Accensi tiene usted la palabra.

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

Ya les avanzamos nuestro voto favorable, estamos de acuerdo. Entendemos que no es un tema de Galicia, que es un tema del conjunto del Estado español.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 6

Voy a aprovechar para denunciar la contradicción y la hipocresía, si ustedes quieren, de En Comú Podem. Un ejemplo. Un diputado de En Comú Podem hizo una rueda de prensa en Tortosa la semana pasada anunciando que iba a presentar en el Parlament una iniciativa para exigir a la Generalitat de Catalunya que se retomaran los trenes Avant —el único tren Avant, cuando tenía que haber cuatro— entre Tortosa y Barcelona. Pero En Comú Podem no lo presenta aquí en Madrid, que es donde correspondería. Más allá de que la Generalitat no haga lo que tenga que hacer y no defienda como debe defender estos servicios ferroviarios, la responsabilidad está en Madrid. Por tanto, en la próxima sesión de la Comisión me gustaría ver una propuesta en este sentido no solo para Galicia, sino para Catalunya, y presentada por En Comú Podem, porque, aparte de presentarlas en el Parlament de Catalunya, también las deben presentar aquí, que es donde están gobernando.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Montse García Chavarría tiene usted la palabra.

La señora **GARCÍA CHAVARRÍA**: Gracias, presidente. *Boa tarde*, señorías.

Nadie duda de que los servicios ferroviarios son fundamentales para el desarrollo y la vertebración del territorio, y más aún si cabe en una comunidad como la mía, en la que durante los Gobiernos del Partido Popular ni se licitó ni se adquirió ningún tren ni se extendieron ni ampliaron los servicios ferroviarios, más bien todo lo contrario, puesto que a finales del 2012 el Gobierno popular decretó la desaparición de numerosos servicios de trenes convencionales de ámbito regional en el marco de la definición de sus denominadas obligaciones de servicio público. Aquello supuso el cierre de 22 estaciones y la supresión de 104 trenes semanales en Galicia.

Como ven, señorías, nada que ver con la apuesta que actualmente se está desarrollando, que supone una inversión de más de 3500 millones de euros, que permitirán renovar el 50 % de los trenes de ancho métrico, la adquisición de 211 trenes de cercanías de gran capacidad, la licitación reciente para la compra de 57 trenes eléctricos adicionales para cercanías y media distancia y la que próximamente se pondrá en marcha para adquirir trenes que usen energías limpias para aquellas vías que no están electrificadas.

Efectivamente, actualmente la oferta de trenes en Galicia está en torno a los 550 trenes semanales, lo que supone una oferta de servicio del 67 % respecto a la época llamémosla prepandemia, si bien los índices de reposición de los servicios en la ruta Coruña-Santiago-Vigo es de un 85 %, al igual que el servicio Avant Orense-Santiago. El restablecimiento de la línea Coruña-Lugo-Monforte está en torno al 75 %. Respecto a la media distancia, la ruta Ferrol-Oviedo-Gijón está restablecida al cien por cien. La línea de cercanías de Ferrol-Ortigueira cuenta actualmente con dieciséis servicios diarios en días laborales y un total de 89 circulaciones semanales, lo que supone un restablecimiento del 61 %. En el caso de los servicios con Madrid, Barcelona y el País Vasco están ya repuestos al cien por cien desde el pasado mes de julio. Y respecto a los trenes Celta de la línea Vigo-Oporto, actualmente su servicio está restablecido al 50 %. Creo obligado recordar, como apunte importante, que se aumentaron en torno a 3000 plazas en media distancia a partir de este mismo mes de septiembre para dar respuesta y servicio a las necesidades de movilidad de los estudiantes para el curso académico 2021-2022.

Por todo ello, vamos a apoyar con nuestro voto favorable esta PNL de Unidas Podemos para continuar con las reposiciones de los servicios a fechas anteriores a la pandemia, como ya se viene realizando, y cubriendo incluso por encima de la demanda de movilidad que aún se registra ahora mismo y, además, con las mejoras en los servicios respecto a la situación anterior a la pandemia.

Moitas grazas, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para posicionarse sobre las enmiendas presentadas, tiene la palabra el proponente.

El señor **GÓMEZ-REINO VARELA**: Se votará en sus términos.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 7

— RELATIVA A ACOMETER DE FORMA URGENTE LAS PRINCIPALES ACTUACIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE Y VIVIENDA INCLUIDAS EN EL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001728).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 2, relativa a acometer de forma urgente las principales actuaciones en materia de transporte y vivienda incluidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para defenderla, el señor don Manuel Arribas Maroto tiene ahora la palabra.

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

Después de un año y medio de pandemia nuestro país comienza a ver la luz. Gracias al esfuerzo que ha llevado a cabo el Gobierno de España encabezamos los *rankings* mundiales de población vacunada, lo que nos está permitiendo poco a poco retomar la forma en la que vivíamos antes de marzo de 2020. Sin embargo, tan real como el dato de vacunación es el castigo económico que ha traído el COVID-19. Pero la Unión Europea está volviendo al espíritu que la vio nacer. Acordó poner en marcha una inversión sin precedentes para que las economías de la zona euro vuelvan cuanto antes a resurgir. Los fondos Next Generation traerán a nuestro país una inversión de 750 000 millones de euros, permitiendo impulsar la transición hacia una economía del siglo XXI de una forma alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y que el Gobierno de España ha situado desde el principio en el centro de su estrategia de política económica.

Consciente de la importancia de estos fondos para el futuro de España, el Grupo Parlamentario Socialista trae una PNL a esta Comisión para que aquellas actuaciones que tienen que ver con las infraestructuras, transporte y vivienda se acometan a la mayor brevedad posible. El Plan de Recuperación se estructura en diez políticas palanca y treinta componentes, que han sido asignados a los diferentes ministerios. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene asignados tres componentes. A través de los componentes de transporte, movilidad y agenda urbana 1 y 6 el ministerio buscará acelerar la implantación de zona de bajas emisiones en los municipios de más de 50 000 habitantes o en las capitales de provincia, fomentar la transformación del transporte hacia una actividad de cero emisiones, reducir la utilización del vehículo privado en entornos urbanos y metropolitanos priorizando el transporte público colectivo y la movilidad activa, así como impulsar la digitalización de los servicios públicos de movilidad. Asimismo, se lanzará un programa de apoyo al transporte sostenible y digital para las empresas. El objetivo de toda esta tarea es financiar proyectos que permitan reequilibrar el reparto modal del transporte nacional hacia modos más sostenibles, reducir el elevado peso del sector de emisiones contaminantes y trasladar los avances digitales y tecnológicos disponibles.

Otra piedra angular de este proceso se trabaja sobre la mejora de la competitividad de las empresas españolas a través de avances en la digitalización, la inteligencia artificial, el *big data* o el comercio electrónico. Estos programas se enmarcan en los retos asumidos por Europa para conseguir que de aquí a 2030 haya por lo menos 30 millones de coches y 80 millones de camiones de cero emisiones en circulación y que en 2050 prácticamente todos los automóviles y furgonetas sean de emisiones cero.

En el marco del Plan de Acción de la Agenda Urbana Española, el Mitma liderará cuatro inversiones, cuyos programas se centran en los siguientes aspectos clave: un programa de rehabilitación para la recuperación económica y social de entornos urbanos destinado a acelerar la rehabilitación de viviendas, barrios y pueblos; desarrollar un programa de construcción de viviendas de alquiler social en edificios energéticamente eficientes; el impulso a la rehabilitación de edificios públicos, que se dirige al parque público institucional, con un objetivo de ahorro energético superior al 30 %, y la puesta en marcha del programa de ayudas para la elaboración de proyectos piloto de planes de acción local de la Agenda Urbana Española. Tenemos la capacidad, tenemos los recursos y tenemos la obligación de que el Plan de Recuperación sea un éxito, y no solo en el ámbito de la movilidad y de la vivienda, sino también en otros muchos ámbitos.

Estos fondos también van a servir para que, por ejemplo, muchas comunidades autónomas ejecuten inversiones históricas que han ido dejando atrás año tras año, como es la Unidad de Radioterapia de Ávila, una unidad que lleva prometiendo la Junta de Castilla y León más de una década. Más de una década engañando a los enfermos y a sus familias, más de una década olvidándose de los viajes tortuosos que muchos abulenses sufren, y jornadas de más de diez horas para recibir el tratamiento fuera de nuestra provincia. Es un momento histórico para España, es un momento histórico para Europa y los fondos europeos son una magnífica noticia, fruto de una magnífica gestión de este Gobierno.

Gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 8

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ya que en esta proposición no hay ninguna enmienda, vamos a pasar directamente a la fijación de posición de los distintos grupos. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Señor don Juan Ignacio López-Bas Valero, tiene usted la palabra.

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

Señor Arribas, le adelanto ya el voto favorable de mi grupo, pero, evidentemente, esto que hacen ustedes es trampa. Es decir, vienen ustedes con una proposición no de ley en la cual, en su parte propositiva, hacen un resumen de todo aquello que han comunicado a Europa que se comprometen a hacer y hacen un resumen de las medidas del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, en este caso en materia de infraestructuras, en materia de agenda urbana. A pesar de que se lo reclamamos en su momento, el Gobierno nunca ha participado estas medidas a nadie, nunca ha pedido colaboración, nunca ha pedido opinión del resto de grupos parlamentarios. Mandó un documento del cual el resto de grupos parlamentarios tienen que enterarse a través de los propios medios de comunicación, y hoy vienen ustedes y nos dicen que el Gobierno pide, no, el Gobierno pide no, el Grupo Socialista le dice al resto de grupos que le ayudemos a pedirle al Gobierno que cumpla con aquello que mandó este verano a Europa, por eso le digo que es trampa. Permítame que le diga que supongo que esto va a ser un poco la tónica —me imagino— en los próximos meses o años. En esa extraña desconfianza que tienen ustedes de su propio Gobierno, le piden al resto de grupos que les ayudemos a convencer al Gobierno de que cumpla su propio programa, aquel que no ha compartido y en el que no ha buscado la cooperación de nadie. En ese sentido, evidentemente, ya que ustedes no se fían del Gobierno, les echaremos nosotros un cable y les ayudaremos a exigirle al Gobierno que cumpla su propio plan. Por lo tanto, evidentemente, tendrá nuestro sí. Echamos de menos que no nos hubieran preguntado antes si podíamos aportar algo a eso que se mandó a Europa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, señor Bel Accensi, tiene usted la palabra.

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

Ya le avanzo al portavoz socialista que nosotros vamos a votar a favor. Voy a discrepar del portavoz de Ciudadanos, esto no es una PNL trampa, es la típica PNL masaje; no sé si masaje tailandés, masaje balinés o masaje europeo (**risas**), pero, en todo caso, ustedes nos están diciendo que instan al Gobierno para que de forma urgente haga las principales actuaciones en materia de transporte, infraestructuras y viviendas incluidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que no hace ni un año que acaba de presentar y aprobar el propio Gobierno, con un cronograma muy claro, por tanto, lo que es urgente el Gobierno ya lo ha calificado de urgente. Y lo peor, o lo mejor, es que ya lo tienen financiado, de hecho, los fondos necesarios para cumplir estas actuaciones son los que les va a mandar Europa de acuerdo con el propio Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que el Gobierno aprobó, mandó a Europa y que Europa aprobó.

Por tanto, estamos aquí y vamos a votarles a favor. Yo estoy convencido de que después de esta tarde habrá un punto de inflexión en la voluntad del Gobierno y cambiarán muchísimo las cosas, porque ustedes van a presentarse con una PNL aprobada por unanimidad del Congreso. Por tanto, seguro que esta tarde solo con esta PNL nos habrá valido la pena a todos la asistencia hoy aquí a Madrid.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, doña Inés Granollers Cunillera. Tiene usted la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: *Gràcies, president.*

Yo me voy a sumar a mis compañeros, señorías, estamos acostumbrados a venir tanto a las Comisiones como al Pleno de la Cámara y a tener que discutir y votar sobre proposiciones no de ley de grupos que están en el Gobierno. Estas iniciativas acostumbran a proponer actuaciones que sus compañeros del Ejecutivo podrían ejecutar en una sola tarde si tuvieran la determinación política de hacerlo. Por razones obvias, esto es bastante absurdo, se ha denunciado hasta la saciedad; sin embargo, parece que hoy pasamos a otro nivel de absurdidad, que es traer a debate una PNL que no propone nada en absoluto.

La proposición del Grupo Socialista que nos ocupa empieza su exposición de motivos recordando que, en mayo de 2020 la Comisión Europea, acordó la puesta en marcha de un gran plan de recuperación para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 9

Europa, hace ya quince meses, muy bien, de acuerdo. Continúa la exposición de motivos recordando que el presidente del Gobierno presentó, en octubre de 2020, el Plan de Recuperación y Resiliencia; muy bien, hace ya un año. Y suponemos que, ante la imposibilidad de relatar todas las actuaciones realizadas durante estos últimos doce meses en materia de vivienda, porque no existe tal cosa, la exposición de motivos pasa directamente a informar de las actuaciones que adoptará el Gobierno en un futuro. Cito textualmente: Impulsará al refuerzo y modernización del transporte público y el Plan de Rehabilitación de Vivienda. Otro ejemplo literal: Se pondrá en marcha un gran plan de modernización y digitalización en infraestructuras claves de transporte. Todo suena muy bien, pese a que parecen cuestiones más propias de una comparecencia de una ministra que de una exposición de motivos de una PNL. Sin embargo, el colofón final se encuentra en la parte dispositiva, no por lo que dice, sino precisamente porque no dice nada, o, mejor dicho, no dice nada nuevo. El PSOE trae a votación unas políticas que el Gobierno ya ha anunciado que adoptará, y ante esta situación, nos preguntamos para qué vamos a votar una decisión que ya se ha tomado.

Señorías del PSOE, entendemos que la política de su grupo no será contradictoria con la acción de su Gobierno, sin embargo, hubiese tenido sentido fijar alguna fecha de cumplimiento o concretar algún detalle de los compromisos de Gobierno, eso hubiese estado bien. Se podría incluir en su iniciativa una especificación sobre si la modernización en el transporte público se refiere a rehacer los AVE vacíos de la España radial o bien se refiere a apostar por infraestructuras claves para la economía, como podría ser el corredor del Mediterráneo. ¿Podrían detallar qué inversiones proponen para conectar áreas metropolitanas con áreas rurales?

Podríamos decir mucho más, pero nos vamos a abstener en esta votación al comprobar que nos presentan una iniciativa totalmente vacía y que hacen oídos sordos a las exigencias sociales y de la ciudadanía organizada.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Doña Pilar Garrido Gutiérrez, tiene usted la palabra.

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

Nosotros vamos a votar a favor de esta propuesta que se refiere a actuaciones que tienen que ver con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Creo que todas hemos aprendido después de esta pandemia, hemos visto muy claramente las grietas de nuestro sistema del bienestar, o sea, que es claro que tenemos que repensar no solo nuestro sistema del bienestar, sino todo el sistema socioeconómico y productivo. Tenemos que caminar hacia un sistema más sostenible y más justo, que ponga de una vez de verdad el cuidado de la vida en el centro y, por lo tanto, necesitamos una transición ecológica valiente, necesitamos hablar de la economía de los cuidados. Por lo tanto, esperemos que estos retos se aborden de verdad desde este plan.

En lo que toca a esta Comisión y centrándome en vivienda y en el acceso a la vivienda, me gustaría apuntar una cuestión. Ahora estamos muy cerca de la aprobación del nuevo plan estatal de vivienda 2022-2025, y en ese sentido, creo que es importante hacer hincapié en dos o tres ideas. Primero, que hay que dedicar recursos suficientes a la satisfacción o a que el acceso a la vivienda sea una realidad en este país. Ya en los últimos presupuestos empezamos a dedicar recursos, no suficientes, pero algo más de recursos; tenemos que ir acercándonos en un plazo relativamente breve a la media europea, nos falta mucho, pero hagamos un esfuerzo. Creo también que este plan tiene que ser un plan participado, tanto por ayuntamientos como por comunidades autónomas y por la sociedad civil, porque son los que van a aportar realmente ideas para que ese plan sea un plan eficaz. Hay que hacer hincapié en el alquiler y también, cómo no, en la rehabilitación.

Yo terminaría animando a la ministra a que apueste por la innovación social, por nuevas fórmulas de acceso a esa vivienda; la etapa vital cada vez es más larga y puede haber diferentes fórmulas de satisfacción de este derecho: podemos hablar de cooperativas, podemos hablar de viviendas autogestionadas, podemos hablar de *cohousing*. Con lo cual, espero que el nuevo plan de vivienda nos acerque un poco más a ese derecho que está todavía a medio cumplir.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, doña Cristina Esteban Calonje, tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 10

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

Señorías del PSOE, nos presentan una PNL llena de buenas palabras, recordando cómo el presidente Sánchez presentó, en octubre de 2020 —va a hacer un año—, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, por el que el Gobierno se comprometió a impulsar el refuerzo y la modernización del transporte público, el Plan de Rehabilitación de Vivienda y Regeneración Urbana centrado en la eficiencia, la mejora de las condiciones de habitabilidad, el desarrollo de la construcción y de las instalaciones, el impulso al despliegue de renovables distribuidas y alumbrado público inteligente y eficiente. Y por lo que respecta a la política de infraestructuras y ecosistemas resilientes, el Gobierno anunció que pondría en marcha un gran plan de modernización, digitalización, seguridad y sostenibilidad de infraestructuras.

Es todo una preciosidad, y es tan precioso que les voy a hablar de algo que no van a poder contestar ni rebatir, que es el cero. **(Muestra un documento)**. Aquí tienen ustedes el último estado de ejecución del presupuesto de gastos del Ministerio de Hacienda y Función Pública...

El señor **PRESIDENTE**: Disculpe un momento. Necesito que se ponga usted también mascarilla, como el resto.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: En la intervención del ministro Albares dijo el presidente que era una recomendación, pero que no era obligatorio, y a partir de entonces...

El señor **PRESIDENTE**: Todo el mundo la está usando, la estamos usando todos y creo...

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Bueno, pero dijo el presidente de la Mesa que no era una obligación, sino que era una recomendación.

El señor **PRESIDENTE**: No, no; es obligatorio en toda la Cámara el uso de la mascarilla y la estamos usando todos.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: No, en el resto de comisiones el interviniente está hablando sin mascarilla. **(Varios señores diputados: ¡No, no!)**.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, por favor, si no le importa, que se la ponga. **(El señor Segura Just: En el plenario no se utiliza la mascarilla)**. Le ruego, por favor, señora Calonje, que se la ponga.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: De acuerdo.

¿Dónde me ha interrumpido, señor presidente? Porque, claro... **(Rumores.—Un señor diputado: El cero)**. ¡Ah! El cero, claro, es que ustedes son el cero, porque aquí tienen ustedes **(muestra el documento nuevamente)** el estado de ejecución de los programas por secciones: acceso a vivienda y fomento de la edificación; Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, dotado con 1651 millones de euros; importe ejecutado, cero. Infraestructuras, Mecanismo de Recuperación y Resiliencia —por Dios, la resiliencia no puede faltar—. Cero ejecutado, ¡cero! El dinero recaudado a los españoles ya lo tienen en su haber, el dinero pedido a Europa ya lo tienen, está en el presupuesto a falta de que ustedes lo ejecuten, y tiene bemoles que presenten una PNL para proponer algo de lo que han ejecutado cero. Cero es lo que son ustedes, un cero. Han ejecutado cero, han trabajado por la vivienda y las infraestructuras para los españoles cero. Propaganda y relato, todo. Lo que queda plasmado es que son ustedes un cero, como lo que han ejecutado, que tiene narices la tomadura de pelo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Popular. Doña Ana María Zurita Expósito, tiene usted la palabra.

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

La verdad es que esta proposición no de ley del Grupo Socialista resulta muy curiosa, al igual que la siguiente PNL que también trae aquí el Grupo Socialista, porque en esta concretamente se pide que pongan en marcha las actuaciones principales en transporte, infraestructuras y vivienda contempladas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Pues hágase. La verdad es que no sé qué quieren que les digamos, salvo criticar, que es lo que vamos a hacer, que desde el minuto uno ustedes están

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 11

vendiendo humo, porque son lluvias de millones a los que nadie sabe cómo se accede; reformas que anuncian como indispensables y que acumulan retrasos sucesivos, como la ley de vivienda o la ley de movilidad urbana sostenible, y que ustedes mismos se autoimpusieron como imprescindibles. Y luego los presupuestos. ¿Qué hicieron ustedes en los presupuestos? Pues presumir del aumento en infraestructuras al duplicar —decían ustedes— el gasto a 11 527 millones de euros, y lo que han hecho es recortar. Lo que hicieron al final fue recortar lo que ya criticaron en nuestro presupuesto de 2018, porque en esos presupuestos no se salvaban sin los 4696 millones de esos fondos de recuperación que quieren ahora poner en marcha. Y ni siquiera sabíamos cómo se iban a articular, porque todavía se tenían que presentar los proyectos y la Comunidad Europea los tenía que evaluar. Con nuestras enmiendas, las del Grupo Popular, corregimos ese presupuesto y propusimos casi 5000 millones de euros para dar forma a esos millones que se suponen que venían de la Unión Europea. A través de las enmiendas del Grupo Popular se visualizaron las necesidades reales de toda España, pues fomentaban la conectividad, la cohesión territorial, la movilidad y potenciaban que la construcción de infraestructuras y viviendas fuera uno de los motores económicos de España.

¿Y ahora traen ustedes una PNL aquí instando al Gobierno a poner en marcha las principales actuaciones de infraestructuras, movilidad y vivienda del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia? Pues claro que sí, claro. ¿Quién se va a negar a eso? Por ahora nadie, por ahora nadie se ha negado. Quédense tranquilos, porque les vamos a apoyar la PNL. Lo que sí les pediríamos en los próximos presupuestos es menos humo y más infraestructuras y actuaciones en vivienda, que son muchas las que son imprescindibles para muchas regiones de España.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para que sepan ustedes, porque me he informado, sí es obligatorio el uso de la mascarilla; sobre todo, más que obligatorio por una norma que se haya establecido es que se ha acordado por temas de seguridad cuando no se pueda mantener la distancia, incluso en el mismo hemiciclo desde el escaño es obligatorio. Solamente desde la tribuna en el plenario sí se permite, porque la distancia que hay es bastante grande. En el resto se ha pedido que todo el mundo use mascarilla cuando va a intervenir, o sea que no es capricho de esta Presidencia. Además, por lo que me consta, en todas las Comisiones, en que yo he estado al menos, se está usando. Le ruego disculpe que la haya cortado antes, pero está siendo así.

— SOBRE EL IMPULSO DE LA REHABILITACIÓN EDIFICATORIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002501).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número tres presentada por el Grupo Socialista sobre el impulso de la rehabilitación edificatoria. Tiene la palabra para presentarla don Vicent Manuel Sarrià Morell.

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

Señorías, la rehabilitación constituye, sin lugar a dudas, uno de los principales ingredientes de las políticas de vivienda para nuestro país por varias razones: en primer lugar, nuestras ciudades cuentan con un parque de viviendas en un gran porcentaje envejecido y la rehabilitación resulta imprescindible para la mejora de la calidad urbana de fincas y barrios enteros de nuestras ciudades. Nadie duda de la enorme potencialidad que tiene para un sector económico, el de la construcción, que ha atravesado importantes dificultades en los últimos años y que puede ser un importante motor en la generación de empleo. En este aspecto se da además la circunstancia de que la rehabilitación de centros históricos y de bienes patrimoniales precisa de cualificaciones laborales que favorecerán nuevos nichos de empleo e incluso la recuperación de algunos perdidos. La rehabilitación puede contribuir decididamente al incremento del magro parque de vivienda en alquiler social o de las políticas para el reto demográfico en municipios menores de 5000 habitantes.

En segundo lugar, pero no menos relevante, hay cerca de 10 millones, 9700 000 viviendas en España, necesitadas de rehabilitación energética; abordar este problema es inaplazable para el cumplimiento de los objetivos, tanto del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima como de la Estrategia para la Rehabilitación Energética en el Sector de la Edificación. La mejora de la eficiencia energética en edificios no es solo necesaria para el cumplimiento de nuestros compromisos con la sostenibilidad ambiental,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 12

puede y debe contribuir en muchos casos a resolver problemas sociales, como el de la pobreza energética de muchos hogares.

Asimismo, tenemos que dar cumplimiento al objetivo de alcanzar la accesibilidad universal, al que estamos obligados por tratados internacionales y por la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad. Es sabido que el Gobierno está alineado en la consecución de estos objetivos, así como que ha hecho de las políticas de vivienda una prioridad incontestable. Ahí está como ejemplo el incremento del 373% del presupuesto dedicado a estas políticas y, dentro de ellas, las dirigidas al impulso de la rehabilitación. Entre otras acciones, se suma la ejecución del 100% del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, el cual ya regulaba ayudas para la mejora de la calidad de la edificación, su eficiencia energética y accesibilidad económica y social en entornos residenciales. Hay que destacar que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia destina en su componente 2 de la Agenda Urbana a la rehabilitación de vivienda y a la regeneración urbana 6820 millones de euros, un 16% del total, que permitirá acometer la mejora de la habitabilidad de los entornos urbanos y de la eficiencia energética, la seguridad, la calidad de vida y la accesibilidad.

Precisamente, en su reciente comparecencia, la ministra anunció la movilización en breve de más de 5500 millones de euros, 2970 de los cuales van dirigidos a la rehabilitación residencial en alrededor de 510000 actuaciones, y 1100 millones en avales para las comunidades de propietarios. Asimismo, anunció 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 la vivienda en alquiler, en el contexto del plan de recuperación. Es, por tanto, evidente el compromiso del Gobierno con que nuestro país alcance los Objetivos en materia de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas y el reconocimiento del papel que la rehabilitación edificatoria puede aportar en su consecución.

Por ello, esta proposición pretende respaldar e impulsar ese compromiso, al mismo tiempo que recordar que exigirá la cooperación de todas las Administraciones públicas con competencias en la materia, autonómicas y locales, de todo signo político. Y ahí en parte le contesto a la compañera del Grupo Popular: creo que estamos ante un reto de Estado que puede ser compartido por todos y no es baladí un apoyo unánime de estas Cortes a este impulso.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Va a intervenir ahora para la defensa de la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular, doña Ana María Zurita Expósito.

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

La verdad es que esta proposición no de ley, como la otra, nos deja también ojipláticos, vamos a decirlo así. Ustedes, Partido Socialista Obrero Español, le piden al Gobierno que desarrolle, con cargo a los fondos europeos, programas de rehabilitación edificatoria, ¿y se quedan así, tan anchos? Teníamos la infantil esperanza de que se autoenmendaran al menos para completar y asumir que por ahora todo lo relatado en la componente 2 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia ha sido y está siendo una tomadura de pelo hacia los ciudadanos y hacia las Administraciones locales. Porque hasta ahora lo único que han hecho es repartir 1100 millones a las comunidades autónomas en la Conferencia Sectorial, pero no existen herramientas, y lo deben saber, para su desarrollo; lo único ese concurso para repartir 20 millones entre ayuntamientos para desarrollar acciones ejemplarizantes, en sus propias palabras. Y esto no lo dice el Grupo Parlamentario Popular, porque lo confirmó también el otro día en su comparecencia en la Unión Europea la señora Calviño.

Miren, los fondos para vivienda han generado muchísimas expectativas y, además, para ustedes deberían ser fundamentales, porque va en ello la credibilidad de todo lo que están diciendo. Va en ello que sea creíble, y otra vez hago referencia a ese presupuesto de 2021 que aprobaron a final de año y que incrementaba —usted mismo lo ha dicho ahora— un 300%; bueno, decían ustedes que incrementaba el presupuesto anterior, siendo el total de la inversión —decían en aquel momento— unos 2250 millones —usted ha dicho ahora otra cantidad— para rehabilitación sostenible en su mayor parte, y que eran prácticamente todos los programas de ese plan, que es lo que ustedes están pidiendo ahora. Y discúlpenme que me repita con respecto a la intervención que hicimos cuando intervino el señor Ábalos para contarnos el desarrollo de los fondos europeos, pero es que desde entonces nada ha avanzado, porque la ministra el otro día contó lo mismo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 13

Ustedes mismos han adquirido una serie de compromisos que tendrán que cumplir y llama la atención que sean ustedes mismos los que traigan esto a esta Comisión. Es como si fuera un ataque de sinceridad, vamos a llamarlo así. Ustedes ofrecieron cinco programas sin costo, para los que no hay financiación, y otros seis con costo, y todo eso tenía que ser complementario. Ustedes ofrecieron reformas precisas y compromiso: la ley de vivienda, la ley de arquitectura, la implementación de la Eresee. Y sus programas concretos, eso que acaba de decir, o sea, ustedes hablan de un programa estrella que es la rehabilitación de barrios, el que más financiación tiene, más de 3000 millones de euros, pero con las condiciones que han sacado en el borrador de ese real decreto se ha quedado en nada, ¡pero en nada! ¿Dónde queda ese discurso grandilocuente de sostenibilidad, de transformaciones de entornos urbanos, de barrios eficientes? Se les queda en nada. Los ayuntamientos están sin saber todavía qué barrios modificar, se tienen que tener ya los proyectos hechos, no se pueden hacer modificaciones urbanísticas, no hay medidas de accesibilidad, en fin. Y la pequeña escala tampoco les funciona, porque en la rehabilitación de edificios, de viviendas falta un instrumento homologado imprescindible para que se pueda evaluar el menor consumo, la menor producción de dióxido de carbono y el ahorro que supone el menor consumo de energías fósiles, y a eso tienen estar supeditadas las actuaciones, si no, esto va a ser otro PlanE.

Desde el Grupo Popular nosotros exigimos que al menos se ponga en marcha lo que ustedes mismos se han autoexigido: la ley de vivienda, que es un compromiso que ustedes mismos establecen para la recepción de los fondos; el real decreto de apoyo a las actuaciones de rehabilitación; y para nuestros municipios también el PIREP municipal, que en sus actuaciones de trilerismo piensan que los ayuntamientos se han de conformar con esos 20 millones que solo llegan a unos pocos. Traigan además un plan completo y eficaz de agilización administrativa para dar licencias que abran las puertas a esos fondos. Y luego aprobar ese instrumento efectivo de evaluación energética de edificios, porque lo que hay ahora mismo no funciona. Si no, repito, esto va a ser un nuevo PlanE del señor Zapatero. Nos conformamos con lo que hemos pedido en nuestra enmienda, que espero que nos la acepten.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a los grupos que van a fijar posición. Grupo Ciudadanos, don Juan Ignacio López-Bas, tiene usted la palabra.

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

Yo voy a hacer más las palabras del resto de grupos en la proposición anterior y seguramente las palabras del resto de grupos a partir de este momento, porque estamos en la misma situación. Volvemos a tener una autoproposición no de ley que presenta el Grupo Socialista y posiblemente dictada desde Moncloa para, como decía el señor Bel, lo que es un auténtico masaje balinés. Yo le diría que más que un masaje balinés esto, ya con el que le ha dado Podemos al Grupo Socialista, sería un masaje tántrico, por no decir otra cosa, porque esto es más de lo mismo. Nos vuelven a traer la petición de apoyo para que le digamos al Gobierno que haga aquello que el Gobierno ha dicho que va a hacer. Sinceramente, le diría al Grupo Socialista que los diputados socialistas no se merecen tener que pasar, se lo digo en serio y además con todo el cariño, por este papelón de tener que traer a este Congreso este tipo de proposiciones y las que posiblemente queden. Les pediría que hagan un ejercicio democrático de cesión de su turno de cupo al resto de los grupos. Incluso creo que nos comprometeríamos a firmar exacta y literalmente la misma proposición que ustedes presentan en este sentido, pero, por lo menos, me gustaría que diésemos la imagen de que lo pide la oposición para que ustedes no tengan que pasar por esta situación de pedírsele al propio Gobierno. Es más, la señora Granollers y la señora Zurita pedían concreciones de fechas y de actuaciones concretas y no se las van a dar por una cuestión muy sencilla, porque ¿se imaginan ustedes al Grupo Socialista presentando una proposición no de ley reprobando al Gobierno por no cumplir aquello que ha dicho que ha cumplido, más si le dan una concreción de fechas y de datos? Sería bastante curioso.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

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

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

No va a causar ninguna sorpresa que diga que vamos a votar a favor esta PNL del grupo que apoya al Gobierno. Aquí vuelvo a discrepar de mi compañero de Ciudadanos, porque yo asimilaría esto a un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 14

masaje sueco relajante y duradero, que no sé si va a motivar mucho al Gobierno o le va a relajar. Fíjense en lo que nos piden —lo que vamos a pedir porque yo también lo voy a aprobar—: el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en colaboración con las comunidades autónomas y entidades locales —que tienen las competencias—, desarrolle con cargo a los fondos europeos programas de rehabilitación edificatoria. Claro, uno puede tener la sospecha de que, si no lo pedimos esta tarde, el Gobierno igual lo hace por su cuenta, independientemente de las competencias que tengan las comunidades autónomas y las corporaciones locales. Por tanto, no quiero correr ese riesgo y voy a votar a favor. Espero que lo hagan rápidamente.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Republicano doña Inés Granollers no va a intervenir.

Pasamos directamente al Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Tiene la palabra don Rafael Mayoral.

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

Creo que en un momento como este, y además cuando están puestas en cuestión las instituciones y el derecho al autogobierno, no está de más que la sede de la soberanía popular reafirme la necesidad de la coordinación entre las administraciones y la voluntad común de abordar un problema como este y de articular en este tiempo una política de rehabilitación de viviendas como una política de Estado y debatirla en la sede de la soberanía popular. Más allá de que, obviamente, los grupos que apoyamos al Gobierno tenemos una posición —nosotros creemos que el Legislativo tiene que cumplir su función y nosotros intentamos cumplir la nuestra—, que a nadie le quepa ninguna duda de que nosotros sí que vamos a reclamar que se actúe cumpliendo el acuerdo de Gobierno. Estaremos pidiéndole al Gobierno constantemente que saque adelante las actuaciones y además intentando que desde el Legislativo se puedan impulsar este tipo de actuaciones, demostrando que hay una voluntad compartida por parte de una mayoría parlamentaria, más allá de las fuerzas que lo integramos. Me parece que no es un momento cualquiera y que hay que hablar de la necesidad de que esto se haga de acuerdo con las comunidades autónomas y de acuerdo con los entes locales para entender realmente lo que es un Estado compuesto y de que existe la voluntad en la sede de la soberanía popular de que sea así, desde el respeto competencial y la coordinación del conjunto de las administraciones para salvaguardar los intereses de las mayorías sociales. Y en un momento como este, en el que tenemos que abordar una transición ecológica, la rehabilitación es un elemento central para poder abordar la eficiencia energética de las viviendas en nuestro país y para poder abordar el problema del parque público de vivienda, que está en su inmensa mayoría bajo la responsabilidad de las comunidades autónomas y en algunos casos de las entidades locales.

Son necesarios los fondos para garantizar que esas viviendas tengan una calidad suficiente para la habitabilidad de las personas que están ahí o para el conjunto de la población. Creemos que esta proposición no de ley no es baladí y nosotros vamos a apoyarla.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX doña Cristina Esteban Calonje no va a hacer uso de la palabra.

¿Tiene algo que decir sobre la enmienda que ha presentado el Grupo Popular, don Vicent Manuel?

El señor **SARRIÀ MORELL**: Votaremos la proposición en sus términos.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto.

— SOBRE EL TRASPASO DE LAS COMPETENCIAS Y RECURSOS EN MATERIA FERROVIARIA A LA COMUNITAT VALENCIANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/002786).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Republicano sobre el traspaso de las competencias y recursos en materia ferroviaria a la Comunitat Valenciana.

Va a defender esta proposición doña Marta Rosique i Saltor. Tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 15

La señora **ROSIQUE I SALTOR**: Gracias, presidente.

La centralización del Gobierno español se observa especialmente por las inversiones que hace en cuanto al transporte ferroviario. El principal interés es conectar puertos relevantes con Madrid y en ningún caso conectar el territorio para fomentar su interacción ni evitar el abandono de los pueblos pequeños de interior ni revertir la emergencia climática. En el País Valenciano tenemos varios ejemplos de inversiones de los distintos Gobiernos estatales que son insuficientes, no están ejecutadas o están mal planteadas. En este caso, cabe destacar que por su geografía la comunicación entre las distintas comarcas y los pueblos del País Valenciano no puede ser radial desde la capital, sino que debe extenderse de forma longitudinal. Además, aquí ha habido una desincentivación constante por parte del Gobierno español al proyecto del Corredor Mediterráneo, lo que permitiría, sin duda, un importante desarrollo comercial en el territorio.

Les pondré dos ejemplos de inversiones no ejecutadas. Inversiones fundamentales como el tren de la costa entre Gandía y Denia, 30 kilómetros, siguen paralizadas, a pesar de que su estudio informativo es del año 2016. Este tramo estuvo operativo durante casi un siglo. Un caso similar es la conexión entre la ciudad de Alicante y el aeropuerto de El Altet, 10 kilómetros de línea prometidos desde hace décadas y presupuestados en todos los planes de cercanías que nunca se han ejecutado. Les pongo también un ejemplo de priorización de la conexión con Madrid. La línea Alcoi-Alacant tenía que enlazar València con Alacant por Xàtiva y Alcoi. Esta línea empezó a reclamarse en 1870, se construyó en el primer tercio del siglo XX y jamás entró en funcionamiento. El proyecto se archivó definitivamente en 1984 por considerarse de nula rentabilidad.

Y, por último, les pongo un ejemplo de inversión insuficiente y mal planteada. La línea C3 entre València y Utiel tenía prevista en el Plan de Cercanías 20172020 la renovación, la duplicación de la vía y la electrificación de València a Buñol y la renovación y la electrificación de Buñol a Utiel. Esta línea, con más de cuarenta años de uso, no está electrificada y cuenta con un recorrido entre Utiel y València que dura más de dos horas. La antigüedad de los trenes hace que, por ejemplo, se inunden cuando llegan fuertes tormentas como la de noviembre de 2020. Y con ejemplos como este podríamos seguir toda la tarde.

Como saben, quien mejor conoce las necesidades de un territorio son los Gobiernos de ese territorio, que deben responder a la ciudadanía afectada. Por ello desde Esquerra Republicana queremos volver a proponerles impulsar los mecanismos necesarios para acordar el traspaso a la Generalitat Valenciana de las funciones y los recursos en materia de transporte de viajeros por ferrocarril que viene desempeñando la Administración del Estado español. El artículo 49.1.15.º del estatuto valenciano ya prevé que la Generalitat tenga competencias exclusivas sobre ferrocarriles. De hecho, hoy mismo el *president* de la Generalitat Valenciana, Ximo Puig, ha afirmado literalmente que quiere que los miles de ciudadanos que se desplazan por cercanías tengan el servicio que se merecen. Lo que no tendría ningún sentido es que el partido del *president valencià*, que lidera también el Gobierno español, no respaldase esta posición. Por tanto, esperamos llegar a un acuerdo en una enmienda transaccional que trasladaremos también a los distintos portavoces.

Y quiero acabar con una denuncia a la Mesa de esta Comisión porque ha cambiado el título de nuestra proposición y, en vez de poner País Valenciano, pone Comunidad Valenciana sin ni siquiera avisarnos. A nuestro parecer, esto es, sin duda, inadmisibile.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tomo nota de ello, pero le comento que no es la Mesa de esta Comisión quien da nombre a los títulos, sino la Mesa de la Cámara y ajustándose a la normativa vigente. De todas maneras, consta en el *Diario de Sesiones* su queja.

Para defender la enmienda presentada, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Vicent Manuel Sarrià Morell.

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

Señorías y señora Rosique, mi grupo, y valga esto como entrada, coincide en que los núcleos de cercanías de la Comunidad Valenciana precisan, sin duda, de actuaciones e inversiones dirigidas tanto a mejorar la calidad del servicio como a favorecer el acceso a más usuarios, incrementando la capacidad y cobertura de la actual red. Lo compartimos y lo comparte el Gobierno, que como parte de la nueva Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada ha puesto en marcha la iniciativa Cercanías 25, un instrumento que sitúa al usuario en el centro de las políticas de movilidad y apuesta por el fomento del empleo de las cercanías. Es por ello que la mejora de este servicio es una de las principales líneas de inversión que se han fijado dentro del Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia. En el caso de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 16

Comunidad Valenciana se está desarrollando el plan de acción para cercanías acordado con la Generalitat en febrero de 2020 y hay una comunicación permanente a través de la comisión de seguimiento del plan para evaluar los avances tanto en materia de inversiones como en la optimización del servicio.

En la proposición afirman que el deterioro del servicio no se debe al mero paso del tiempo, pero lo cierto es que los Gobiernos del PP entre 2012 y 2018 no compraron ningún tren nuevo. En esta etapa, además de la adquisición de nuevos trenes, que se irán incorporando, se han ejecutado 56,6 millones, el doble de la inversión prevista por parte de Renfe, en la mejora de estaciones y la renovación del material rodante. Es cierto que se están produciendo cancelaciones en el núcleo de cercanías de Valencia, fundamentalmente debido, entre otras razones, a las dificultades de personal. Hay que decir que Renfe ya incorporó más maquinistas para estos servicios y, conforme se vayan completando los procesos de formación, que, por supuesto, se han visto afectados por la pandemia que hemos sufrido este último año, se va a seguir incrementando la actual plantilla, que permitirá evitar estas situaciones en el futuro. Tampoco han sido ajenas a esta situación las obras en ejecución como las del Corredor Mediterráneo.

En relación con la transferencia de las infraestructuras y los servicios ferroviarios de cercanías a la Generalitat, tengo que hacerles un par de consideraciones. No estamos hablando de una red de líneas e infraestructuras aisladas, sino de un entramado interconectado a un sistema que, con carácter general, no es susceptible de traspaso de forma aislada por su afección al conjunto de la red de interés general. La transferencia de los servicios ferroviarios que presta Renfe Viajeros no es menos compleja y tendría que acordarse tras un largo proceso que supondría, entre otras cosas, segregarse del contrato por el que Renfe presta los servicios públicos de cercanías para después subrogarse la Generalitat en la prestación de este servicio. No es descartable, pero es un proceso, en todo caso, bastante largo. Creemos que esto en modo alguno contribuiría, y menos a corto y a medio plazo, a impulsar la senda de inversiones para cercanías —que ahora sí que tenemos a diferencia de la época del PP, que eran todo declaraciones—, todo ello sin perjuicio de que el Gobierno y la Generalitat exploren conjuntamente mejoras o fórmulas de gestión para la red de cercanías de la Comunidad Valenciana y de que en la Comisión Mixta de Transferencias se evalúe esa posibilidad si la Generalitat Valenciana así lo solicita formalmente.

La enmienda que les hemos presentado va en esa dirección y esperamos poder llegar a algún acuerdo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El Grupo Parlamentario Mixto no va a hacer uso de la palabra.

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

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

Quiero comentarle a la señora Rosique, empezando además por el final, simplemente que el contexto de la proposición a un alicantino como el que le habla le da a entender que, efectivamente, estamos hablando de la Comunidad Valenciana y no del País Valenciano, que es al final un ente inexistente. Le confieso que existió en el modelo preautonómico, pero, a partir de la aprobación del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, lo que existe es la Comunidad Valenciana y no el País Valenciano. Por lo tanto, vaya por delante el acierto de la Mesa al dar este título a su proposición.

En todo caso, como alicantino también le contaría cómo de mal funcionan las infraestructuras propias que son titularidad de la Generalitat Valenciana. No creemos que las transferencias de estas infraestructuras al Gobierno valenciano fueran a suponer, de verdad, una mejora para todos los valencianos en su uso. Sí que es cierto que con la transferencia de competencias estaríamos hablando también de una transferencia de financiación, pero fíjese usted en que si desde la Generalitat Valenciana hoy, no digo desde los valencianos de a pie, que también, la principal reclamación al Gobierno central de su mismo color es precisamente el problema de la infrafinanciación de esa comunidad autónoma, no quiero ni pensar qué tendríamos que hacer en la Comunidad Valenciana para financiar otra infraestructura que nos fuera cedida sin tener asegurada la financiación de esa transferencia ni las que hoy tenemos. Por lo tanto, nosotros preferimos pensar en la necesidad de un plan nacional de infraestructuras que dé coherencia a todas las infraestructuras del territorio nacional en España y a partir de ahí se estudien las posibilidades o no de transferencias y las posibilidades o no de cesiones de determinadas actividades sobre esas infraestructuras a las comunidades autónomas, dependiendo de la situación y de la posibilidad de financiación correcta de las mismas, porque, al final, de lo que se trata es de que cualquier español esté en condiciones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 17

igualdad y de calidad en todas las infraestructuras en el territorio nacional, sea en la Comunidad Valenciana, sea en Cataluña o sea en cualquier otro lugar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra don Ferran Bel Accensi.

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

Intervengo brevemente. Quiero decir que vamos a votar a favor la proposición no de ley y que, evidentemente, la financiación es la clave.

También quiero aprovechar la ocasión para recordar al Gobierno que en los Presupuestos Generales del Estado se introdujo una enmienda a instancias del Partit Demòcrata para que se completaran las transferencias en la parte económica de cercanías a Cataluña y al Gobierno de la Generalitat mediante el diálogo en la Comisión Mixta. En todo caso, los recursos económicos para hacer frente al déficit tarifario debería gestionarlos también la Generalitat de Cataluña.

Y para terminar, más allá de la legalidad vigente, y esto no va dirigido a la Mesa de la Comisión, sino a la Mesa del Congreso, cada grupo parlamentario define y denomina a los territorios como entiende conveniente. Por tanto, voto a favor de esta proposición no de ley sobre el traspaso de las competencias y recursos en materia ferroviaria al País Valencià para su debate en la Comisión de Transportes.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia En Común tiene la palabra doña Laura López Domínguez.

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

Buenas tardes, señorías. El Grupo Confederal está absolutamente de acuerdo en reclamar el traspaso de las competencias de cercanías de la Generalitat y de manera inmediata porque entendemos que puede ser la solución para superar las deficiencias del servicio, que acumula un conjunto de problemas desde hace muchos años y que incluso en los últimos tiempos se han intensificado. Solo hay que escuchar las voces de las personas usuarias, las organizaciones o las plataformas en defensa del ferrocarril, que han denunciado el abandono de la red de cercanías en Valencia desde hace tiempo, dando lugar a numerosas protestas ciudadanas. Se ha producido un considerable déficit inversor y un desvío de inversiones hacia el AVE en detrimento de la red de cercanías y existe una evidente falta de personal y de mantenimiento. En suma, se constata un desinterés irresponsable por la red convencional que, sin embargo, es utilizada por el 96 % de las personas usuarias del ferrocarril frente al 4 % que utiliza el AVE. Las consecuencias son las cancelaciones, los retrasos, la reducción de frecuencias y el deterioro de la calidad del servicio ferroviario. Todo ello ha aumentado la desconfianza entre la ciudadanía y ha provocado la disminución de la cantidad de personas que utilizan el tren, quienes optan por vehículos privados como alternativa, todo ello con impactos negativos desde el punto de vista social y ambiental. Pese a todo ello, el servicio de cercanías continúa gestionado por la Administración General del Estado, pero las reivindicaciones del traspaso competencial van en aumento y esta posibilidad está prevista en el mismo estatuto de autonomía de la Comunitat. Evidentemente, deseamos el traspaso de la competencia ferroviaria para implementar un nuevo modelo de cercanías con capacidad para vertebrar el territorio, reducir el uso del vehículo privado y lograr que sea un servicio ferroviario de calidad, centrado en las necesidades de la ciudadanía valenciana. En este sentido, creemos firmemente que una gestión directa es necesaria para priorizar el ferrocarril convencional frente al AVE, que recibió en los últimos cuatro años cuatro veces más inversión que cercanías, pero la ecuación no está completa si el traspaso no va acompañado, como ya se ha comentado, de recursos suficientes. Tiene que existir una inversión previa que compense el déficit inversor de tantos años en la red de cercanías valenciana.

La degradación del servicio ferroviario se ha producido por carencias estructurales y por la infrafinanciación valenciana y estas cuestiones, insistimos, tendrán que abordarse con el deseado traspaso competencial. Así, con los recursos suficientes, insistimos una vez más en que la Generalitat estará preparada para gestionar el servicio de cercanías desde la empresa pública. La gestión directa y más próxima al territorio y a la ciudadanía valenciana es una condición necesaria para rentabilizar socialmente la inversión y mejorar la calidad del servicio.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 18

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Rubén Darío Vega Arias.

El señor **VEGA ARIAS**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. En esta ocasión Esquerra Republicana de Catalunya presenta una PNL solicitando básicamente las competencias en materia de transporte de viajeros por ferrocarril para la Generalitat Valenciana. En un principio nos extraña que pida las competencias de transporte de viajeros y no las de mercancías y deducimos que es porque las mercancías no votan. Señorías de Esquerra Republicana, esto está aprobado ya por las Cortes Valencianas desde octubre de 2018 en la Resolución 1484. Por favor, coordínense e infórmense y no nos hagan perder el tiempo.

Señorías, el 11 de octubre de 2011 se suscribió un protocolo en el Ministerio de Fomento entre Adif, Renfe y la Generalitat Valenciana para el desarrollo conjunto de las actuaciones en esta materia y en ese protocolo se estableció que los estudios de demanda, rentabilidad y previsión los realizara la Generalitat Valenciana. Aquí lo tengo (**muestra un documento**), hemos tenido acceso a él, y resultan llamativas algunas de las cosas, si no sorprendentes. Les voy a citar algunas. Los tiempos de recorrido están mal calculados. Se debería haber reutilizado la velocidad comercial y tener en cuenta las paradas. Es decir, calcularon el tiempo de recorrido con la velocidad máxima del tren sin tener en cuenta que tenía paradas. Lo dicho, parece ser que tienen un problema con las matemáticas. En cuanto al cálculo de rentabilidad de la línea de alta velocidad pretendida entre Alicante y Campello, resulta inverosímil que, teniendo tranvía, que hace un servicio mucho más económico, y poniendo la estación a 4 kilómetros, digan que quieren poner un tren de alta velocidad.

Señorías, la deuda de la Comunitat Valenciana está creciendo del orden de 1500 millones al año —creo que andamos ya por los 50 millones de euros de deuda— y a ustedes ahora lo que les preocupa es asumir competencias para endeudarse más. Estupendo. Los sindicatos ferroviarios CGT, SEMAF y Comisiones Obreras han manifestado que las transferencias de las competencias de los servicios ferroviarios a las comunidades autónomas son una barbaridad. ¿Y por qué? Porque afecta a los recursos materiales. ¿Qué pasa si tienes averías en las máquinas? ¿Tendrás que llamar al Estado para ver si te deja alguna? Afecta al personal profesional y sobre todo al de seguridad.

En definitiva, nosotros vamos a votar en contra por la falta de seriedad y profesionalidad en esta petición.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña Macarena Montesinos de Miguel.

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero que se le traslade por parte del Grupo Parlamentario Popular a la Mesa de la Cámara el respeto que ha tenido al Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana con la modificación del título de esta proposición no de ley. (**Aplausos**).

Y ya entrando en materia, quiero destacar que el deterioro que están sufriendo las cercanías de la Comunidad Valenciana es debido exclusivamente a la incompetencia e inoperancia del Gobierno de España y del Gobierno de la Generalitat Valenciana; el Gobierno de España conformado por el Partido Socialista y Podemos, con el apoyo de Compromís y Esquerra Republicana de Catalunya, y los Gobiernos de la Comunidad Valenciana conformados por el PSOE, Podemos y Compromís. Por tanto, asuman las responsabilidades de la dejación que están teniendo con las cercanías en la Comunidad Valenciana.

El Gobierno del Partido Popular de Mariano Rajoy aprobó en el año 2017 el Plan de mejora de la calidad de cercanías en la Comunidad Valenciana con una dotación de más de 1400 millones de euros que llegaban hasta el año 2022. Cabe recordar que entre las actuaciones previstas en el mencionado plan se suprimían pasos a nivel, se ampliaban servicios y capacidad, se incrementaban las frecuencias, se ahorrraba tiempo de recorrido, se mejoraban las ocho líneas de cercanías en servicio de la Comunidad y se incluía, esto lo digo para que el Grupo Socialista tome buena nota, la compra de 52 trenes nuevos. La finalidad del mismo era por partida triple: dotar de capacidad y fiabilidad a las infraestructuras, mejorar la accesibilidad y confort de los viajeros y minimizar el número de incidencias. Pero, cómo no, la inversión quedó bloqueada con la llegada de Pedro Sánchez a La Moncloa y con el hasta hace bien poco ministro valenciano Ábalos, que, en vez de apoyar a la Comunidad Valenciana, se dedicó a los intereses venezolanos tanto con el transporte de maletas de Delcy como con el rescate de la aerolínea Plus Ultra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 19

Pues bien, el Grupo Parlamentario Popular registró en las Cortes Valencianas una resolución que se aprobó por unanimidad el 12 de noviembre del pasado año y en la que todos los grupos suscribieron que se pidiera al Ministerio que se reactivara el Plan de mejora de la calidad de cercanías en la Comunidad Valenciana 2017, es decir, el plan que había aprobado el Gobierno de Mariano Rajoy. Desgraciadamente, en julio Juan Carlos Fulgencio reconocía que no tenía intención de ejecutar ese plan y anunció que presentarían otro plan en marzo o abril si no había cambios. Largo nos lo hacían. Es decir, que, con tal de no ejecutar un plan del Gobierno del Partido Popular, con el que todos los grupos parlamentarios en las Cortes Valencianas estaban de acuerdo, prefieren el caos en cercanías. Es absolutamente indignante el papel al que están jugando esta tarde. Pero este problema no lo resuelve la PNL y tampoco nos pondríamos en manos de otro penoso gestor como es el Consell del Botànic.

Me sorprende que en la exposición de motivos se recoja como caso más flagrante el abandono del tren de la costa, cuando el Grupo Parlamentario Popular presentó unas enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para su ejecución y tanto los proponentes de la iniciativa como el resto de los grupos, que ahora se rasgan las vestiduras, votaron en contra. Hechos y no cuentos, señorías. Pero, aun así, cuando llegue el debate de los próximos Presupuestos Generales del Estado, facilitaremos las enmiendas sobre las cercanías de la Comunidad Valenciana para que al resto de los grupos no se les pase y puedan apoyarla.

Por tanto, la incapacidad de gestión de este Gobierno al que ustedes sustentan llega hasta la falta de previsión para cubrir la escasez de maquinistas —veintiún conductores a fecha del pasado viernes solo en cercanías de Valencia—, maquinistas que se oponen frontalmente al traspaso total de competencias en esta materia. Los afectados están muy preocupados por el desastre que se vaticina y los sindicatos ferroviarios, como ya se ha dicho esta tarde, han dado la voz de alarma sobre las posibilidades de transferencias.

La Comunidad Valenciana es la más impuntual de España de los núcleos de cercanías y la que tiene más cancelaciones —y termino, presidente—, pero esto le da igual al Gobierno. Hemos sabido que Puig ha reclamado las competencias de cercanías en el debate del estado de la Comunidad y sabemos que eso sería un absoluto desastre. Lo que hace falta es que el Ministerio y su empresa pública Renfe resuelvan los problemas de sustitución de personal y organización interna que están provocando las actuales cancelaciones que sufre la red de cercanías de la Comunidad Valenciana y que se restituyan de forma inmediata las frecuencias suprimidas en los servicios ferroviarios, especialmente de cercanías y media distancia.

Gracias, presidente, por su benevolencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Rosique, ¿qué van a hacer ustedes con las enmiendas? ¿Van a transaccionar?

La señora **ROSIQUE I SALTOR**: Vamos a intentar llegar a una transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Esperamos entonces a que la trasladen a la Mesa.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONSTRUIR LA CIRCUNVALACIÓN CONOCIDA COMO «RONDA NORTE» EN OVIEDO, PARA PROLONGAR Y COMPLETAR LA INSUFICIENTE RONDA SUR EXISTENTE ACTUALMENTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002792).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar entonces a la proposición no de ley número 5, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, por la que se insta al Gobierno a construir la circunvalación, conocida como ronda norte, para prolongar y completar la insuficiente ronda sur existente actualmente.

Don Isidro Martínez Oblanca, tiene usted la palabra para poder defenderla.

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

Traigo a esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana un viejo tema o, mejor dicho, uno de esos temas eternos que no se resuelven y que son recurrentes, diríase que a perpetuidad. Es el caso de la denominada ronda norte de Oviedo, la única capital española que carece de ronda de circunvalación. Hablamos de un proyecto que se gestó a finales del pasado siglo y que resulta una infraestructura imprescindible para facilitar la conectividad y la movilidad del tráfico con la autovía A-66, con la vieja Y que conecta Oviedo, Gijón y Avilés —es decir, los núcleos urbanos más poblados del Principado— y también con la autovía autonómica industrial ASII. Las conexiones con estas vías de alta capacidad son necesarias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 20

para aliviar los grandes atascos en la zona de Ciudad Naranco que repercuten severamente en el tráfico del centro y del oeste de la trama urbana. También cobra mucho valor la conexión con las instalaciones del gran Hospital Universitario Central de Asturias, HUCA, cuyo nuevo emplazamiento se puso en servicio hace casi ocho años en los terrenos de La Cadellada. De no menor importancia es la necesidad de enlazar con la autovía del suroccidente, A-63, entre Oviedo-La Espina, infraestructura que se construye con desesperante lentitud y que desde hace medio año tiene paralizado su avance en el tramo entre Cornellana y Salas como secuela de un gran agravio que también ha bloqueado la carretera N-634 y cuya solución provisional condiciona gravemente la vida y el desarrollo económico de esta zona de Asturias. Señorías, si la ronda norte de Oviedo es imprescindible en aspectos como seguridad, fluidez, conectividad y en materia medioambiental —disminución de ruido y de polución—, no menos imprescindible resulta para el populoso vecindario de La Corredoría, Teatinos, Pumarín, La Monxina, Prados de la Fuente, Prados de la Vega, Ciudad Naranco, La Argañosa, Vallobín, La Florida, Las Campas, San Claudio, así como toda la falda del monte Naranco y, en definitiva, todo el área noroeste de la capital, que desarrollan su vida cotidiana entre el colapso, el ruido y el peligro de la circulación.

En la singladura administrativa de este proyecto cabe subrayar que salió en su momento, allá por 2002, un procedimiento público al que se presentaron numerosas alegaciones, algunas muy bien documentadas —como tuve ocasión de comprobar personalmente en las oficinas de la Demarcación de Carreteras del Estado donde están depositadas y archivadas—, que sirvieron para elaborar la traza que incluye un recorrido bajo tierra, que es, además de útil para un tráfico más fluido, más respetuoso para el entorno del Naranco. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

Los Presupuestos Generales del Estado 2017 consignaron una partida de 500 000 euros para recuperar el proyecto de la ronda norte del cajón del olvido al que había quedado relegado durante ocho años con los Gobiernos socialistas de Rodríguez Zapatero y posteriormente con el primer Gobierno de Mariano Rajoy. Su segundo ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, atendió el acuerdo electoral de la coalición del Partido Popular y Foro, pero, nuevamente, lo bloqueó el PSOE cuando en junio de 2018 retornó al Gobierno tras la moción de censura que hizo presidente a Pedro Sánchez y que en sus primeros presupuestos dejó la consignación en una cantidad testimonial de 100 000 euros. Hoy el Ministerio de Transportes mantiene congelado el proyecto de la circunvalación norte para Oviedo y se dedica a parchear malamente la ciudad con obras intermitentes con cargo a Adif en la calle de Nicolás Soria, un lugar en el que hay un tráfico muy intenso.

En definitiva, tengo la convicción de que la desidia y los obstáculos políticos, tan frecuentes en los proyectos estatales para Asturias, van a seguir dilatando el expediente de la ronda norte ovetense más allá del cuarto de siglo desde su inicio, a pesar de que en la Junta General del Principado y en el propio ayuntamiento ovetense también se han realizado iniciativas en apoyo a la urgencia de esta infraestructura. De ahí que, para avanzar en el proyecto de esta infraestructura irrenunciable para la capital asturiana, insto al Gobierno con mi iniciativa a acometer urgentemente la solución a todo lo relacionado con la ronda norte. De ahí que haya presentado una proposición no de ley al objeto de que se construya esta circunvalación, que permitirá prolongar y completar la insuficiente ronda sur existente actualmente. La urgencia requiere, a juicio de Foro, el aprovechamiento de los trámites realizados desde la inclusión de la ronda norte en los Presupuestos Generales del Estado allá por el año 2000. Estos trámites permitieron entonces afrontar la redacción del estudio informativo del trazado y la inclusión de la ronda norte en el catálogo de carreteras del Estado. Es necesario, asimismo, tener en cuenta el estudio informativo de la ronda norte para solicitar la correspondiente declaración de impacto ambiental de esta ronda norte de Oviedo, con una longitud de casi siete kilómetros. Finalmente, la iniciativa parlamentaria pide que se incorpore en la próxima ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2022 la partida correspondiente, recuperándola tras haber sido suprimida hace más de quince años.

Señora presidenta, el Grupo Popular ha presentado una enmienda con la que elaboraré un texto transaccional que haré llegar a la Mesa.

Muchas gracias.

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

Para la defensa de sus enmiendas, por el Grupo Popular tiene la palabra doña Paloma Gázquez Collado.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Buenas tardes.

El motivo de esta proposición no de ley se resume básicamente en que, como punto uno, el Ministerio de Transportes no quiere gastar ni invertir y, como punto dos, el Ministerio de Transportes no quiere gastar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 21

ni invertir en Oviedo y lo que hace es tratar de buscar disculpas. Prefiere derrochar dinero en cualquier otro lugar de España o en cualquier actuación intrascendente, antes que en la ciudad de Oviedo, que necesita su circunvalación norte ya. No dudamos que el Partido Socialista —y no lo dudamos porque lo sabe mi compañero de circunscripción— sabe la necesidad de ejecutar la ronda norte, pero también sabe que los ciudadanos de Oviedo no les votan mayoritariamente en ninguna elección, especialmente después de la nefasta gestión del tripartito. Por ello, como revancha, entendemos que pretenden negarle a Oviedo esta necesidad imperiosa. Y luego tenemos a la extrema izquierda, que ahora se ha vuelto una negacionista de la ingeniería, lo cual en realidad más que negacionismo es una mezcla de ignorancia y llamada a la crispación en busca de rédito político, ese que tanto le gusta a la extrema izquierda, movilizándolo a los mismos cuatro de siempre en busca de ruido —los mismos cuatro, que Oviedo es muy pequeño y sabemos quién va a la plaza del ayuntamiento, los cuatro de siempre—; igual que Asturias es muy pequeña, y la solución para Asturias y para Oviedo es una movilidad basada en la bicicleta. Pues aplíquenselo, porque aquí tenemos una representante de Podemos en Asturias que solo declara tener una bicicleta y día sí y día también la encontramos repostando diésel —por cierto, diésel— a un coche. Ya me dirán cómo lo hace, a nombre de una pareja, a nombre de quién sea... **(El señor Mayor Peral: ¡Pero si no tiene carnet!)**. En fin, ya sabemos cómo funciona. Porque, insisto, para ellos la solución para Oviedo es una bicicleta.

Parece extraño tener que defender esto en el siglo XXI, pero lo defenderemos. El problema que aluden ahora es que el túnel no es factible. El túnel es la solución más factible, la que menos impacta, la que más protege el Naranco, la que reduce emisiones tanto visual como acústicamente. Y, como le decía el otro día a la señora Fernández Castañón, no es magia, es ingeniería pura y dura. Parece mentira, insisto, tener que rebatir esos argumentos tan obsoletos. El mar Céltico y el mar del Norte no han desaparecido por el Canal de la Mancha construido bajo un túnel, más al contrario, más actividad, más riqueza y menor contaminación por cualquier medio de transporte alternativo que se utilice entre el continente y las islas británicas. Las ciudades no tienen ningún problema, están horadadas con una red de metro y, yéndonos más cerquita, los asturianos para salir a la meseta tenemos que salir por túneles, aunque no fuéramos por el Huerna, cruzando el Huerna por arriba también hay túneles.

En fin, esperemos que no se dejen guiar hacia esos abismos de la peligrosa extrema izquierda y defiendan la ronda norte como se merece, porque si no estarían despreciando a Oviedo y demostrando un desconocimiento total de la ciudad y los alrededores porque, como muy bien ha citado mi compañero, son muchos los barrios que se encuentran afectados. Añadiría a todos los que ha citado Cuyences y Fitoria, pero también los concejos limítrofes del norte, Llanera o Siero en su parte de Lugones, donde se concentra además un porcentaje altísimo de la población que tiene atascos diarios. Pero no solo los habitantes de Oviedo o de sus barrios o sus alrededores, sino todos los ciudadanos itinerantes, porque Oviedo es una ciudad de servicios y capital del Principado a la que acuden a diario muchos ciudadanos asturianos. Con lo cual, insistimos, es imprescindible que a la mayor brevedad se valore la solución que menos impacte medioambientalmente y que proteja al monte Naranco, que, según avalan los estudios técnicos, debe ser un túnel. Insisto, elegir, por supuesto, la solución que el Ayuntamiento de Oviedo considere más favorable porque es el principal conocedor de las demandas y necesidades de los ovetenses y del tráfico del concejo. Hay que agotar esta exigua partida que teníamos para este año 2021 para la redacción de los estudios informativos y el inicio de redacción del proyecto y, por supuesto, lo principal, incorporar una partida necesaria para la ejecución del proyecto en los próximos Presupuestos Generales del Estado para 2022 y, junto a ello, agilizar los plazos de licitación para que sean los mínimos exigidos en la Ley de Contratos del Sector Público y demás legislación aplicable.

Las obras no se pueden dilatar más. Confiamos en que el PSOE demuestre responsabilidad y compromiso con Oviedo al menos en este tema, porque, de verdad, Oviedo y los asturianos nos lo merecemos.

Gracias.

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

Tiene la palabra el señor presidente. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**.

El señor **PRESIDENTE**: Me han pedido de forma excepcional —y ya se ha hablado con los otros grupos y parece ser que no hay problema alguno— que tratemos la proposición no de ley número 10 después de las proposiciones 6 y 7, que van juntas. Ya lo hemos hablado con todos los grupos. Me lo ha pedido don Ferran como algo excepcional. Saben ustedes que no solemos hacerlo, pero él lo ha hablado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 22

con los grupos —no solo los que van a intervenir en la número 10, sino con los de la 8 y 9— y no ha habido ningún problema. Esto es debido a que hay varias comisiones que se están sustanciando a la vez. Lo digo por si ustedes tienen que avisar a alguien. Repito, después de las proposiciones 6 y 7, que se van a debatir conjuntamente, irá la número 10.

Gracias.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: ¿Pero votamos en el mismo orden?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, se van a votar en el orden inicial, simplemente varía el orden del debate. Gracias.

Señor López-Bas, por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

Intervengo muy brevemente, para anunciar el voto favorable a la propuesta del Grupo Mixto, en este caso de Foro, del señor Martínez Oblanca, además, citando simplemente las palabras de Ignacio Cuesta, concejal de Ciudadanos en la ciudad de Oviedo: La ronda se tiene que hacer y se tiene que hacer ya.

Muchas gracias.

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

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

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señora presidenta.

Intervengo para decir lo que es obvio y lo que todo el mundo conoce, cuál es la posición de nuestro grupo a este respecto, nosotros no estamos de acuerdo, creemos que el impacto ambiental que tiene la obra no es asumible en un momento en el que nos encontramos y creemos que no se debe realizar esta obra. Hay una oposición importante por parte de sectores vecinales en Oviedo. En estos momentos no toca esto, la lógica del transporte tiene que ser otra y no pasa por grandes infraestructuras que tengan un impacto ambiental que no sea asumible por la población.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra la señora Esteban Calonje.

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

Buenas tardes, nos encontramos ante una PNL muy local, propuesta por Foro Asturias, bueno, por su diputado, don Isidro Martínez Oblanca, que es en realidad de lo poco decente que queda en este partido. Es evidente que el proponente es el diputado y no el partido por lo razonable que parece esta iniciativa. En efecto, es razonable y esto es extraño viniendo de un partido que ha perdido absolutamente el norte. Foro Asturias se ha convertido en una especie de Esquerra Republicana en versión asturiana. Foro Asturias pide ahora en sus estatutos la máxima autonomía para Asturias, quiere controlar la educación del Principado de Asturias y quiere imponer la *llingua*, una especie de asturiano refrito e inventado que el PSOE ha preparado a golpe de subvención en los últimos veinte años. Foro Asturias defiende ahora que Asturias está controlada por una «oligarquía extractiva», lo cito textualmente, que drena los recursos de la región. En definitiva, Foro Asturias quiere llevar junto al PSOE y Podemos a Asturias por esa senda de los inicios independentistas que ya recorrieron hace años, con nefastas consecuencias, Cataluña, País Vasco, Galicia, Valencia y, por supuesto, Baleares y Navarra también. En fin, tenemos entre manos una iniciativa de un partido que se ha sumado a esa pandemia nacionalista separatista. Por eso, no puedo evitar anunciar a todos los votantes desencantados de Foro Asturias que VOX es una alternativa razonable, que busca el bien para todos los españoles y, por supuesto, para los asturianos.

A pesar de que el proponente es un partido de tales condiciones, la iniciativa es razonable y por eso la apoyaremos. La promoción de las infraestructuras en Asturias es muy necesaria y tanto más esta ronda norte en Oviedo. Sin embargo, además de apoyar esta iniciativa, pedimos formalmente al Gobierno que no solo lance nuevas y necesarias infraestructuras, sino que termine aquellas que aún están en trámite. En Asturias se sufre especialmente la negligencia de la administración politizada, tantísimas obras que han comenzado y nunca han terminado, entre otras, la variante de Pajares. Por supuesto, ya hicieron un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 23

viaje piloto triunfal con todos los medios convocados, pero habrá que ver cuándo llega el primer viajero. El tramo de la autovía Oviedo-La Espina ni está ni se le espera. También la chapucera gestión del metrotrén de Gijón y la estación de ferrocarril de Gijón, sin olvidar la red de cercanías en general. Pasan los años y lo provisional parece convertirse en definitivo.

Apoyaremos esta iniciativa del señor Oblanca y, además, pedimos al Gobierno que gestione eficaz y diligentemente las infraestructuras que en Asturias están sufriendo especialmente. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Roberto García Morís.

El señor **GARCÍA MORÍS**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Oblanca, sorprende una vez más una PNL con un proyecto diseñado hace veinte años. Estoy seguro de que los diputados y diputadas presentes se pueden imaginar de quién era este proyecto. Efectivamente, del señor Álvarez-Cascos. Parece una cierta obsesión que un partido que está jugando un papel importante en la Junta General aquí en Madrid tenga tanta nostalgia de Cascos, hasta el punto de volver a reivindicar proyectos que, aunque solo sea por el paso del tiempo, han quedado desfasados.

Es sabido por la ciudadanía asturiana que los socialistas de Asturias y los socialistas de Oviedo apoyamos el acceso norte a la ciudad; de hecho, es un compromiso electoral adquirido tanto en nuestro programa municipal como en el autonómico, pero no podemos apoyar una proposición no de ley que se amarra a un proyecto obsoleto, que ha obviado el desarrollo y el crecimiento de nuestra ciudad, de Oviedo, en los últimos veinte años, con cambios tan importantes como, por ejemplo, el nuevo HUCA, y que pretende meter todo el tráfico en Oviedo. No entendemos tampoco la insistencia del PP en ese proyecto anterior, que dejan también de manifiesto en su enmienda y en las incongruencias que hay en su texto, porque ustedes hablan de una propuesta y parece que en el Ayuntamiento de Oviedo hablan de otra. Señora Gázquez, la verdad, esperábamos argumentos de más nivel para defender la ronda norte de Oviedo. Tampoco me queda claro si usted habla con el alcalde de Oviedo, porque hay bastantes incongruencias en su texto. Además, se nota un tremendo desconocimiento de la ciudad por parte del Grupo Popular, porque esto no es un tema de capacidad de la ronda sur, como ustedes dicen en su texto. Hasta el propio ayuntamiento habla de diálogo entre las administraciones implicadas, algo que ustedes no contemplan en el texto de la propuesta que nos traen. También le podría preguntar dónde está su ronda norte, la que tenían que haber construido en sus años de Gobierno, tanto municipal como estatal, pero no voy a caer en eso.

Esta infraestructura es una demanda histórica de la ciudad de Oviedo. En el anterior mandato, siendo alcalde el socialista Wenceslao López, ya se acordó un rediseño de ella, que fuera respetuoso con el monte Naranco y con la intención de mejorar la circulación en toda la ciudad. Una alternativa para dar salida a más de 100 000 personas que viven en las zonas oeste y este de Oviedo, sostenible y respetuosa con el monte Naranco y que responda a las necesidades actuales de la ciudad y también del área metropolitana asturiana. Además, durante su estudio informativo —un estudio que requiere de una evaluación positiva de impacto ambiental— acaba de hacerse una encuesta de consulta ciudadana, algo inédito y que queremos poner en valor. Hay que seguir con el estudio informativo, buscando la mejor solución técnica, elaborando el proyecto y ejecutando la obra. De hecho, en la reciente visita de la ministra a Oviedo —que parece que les molesta— se comprometió, en continuo diálogo con las tres administraciones, a que el acceso norte fuera incluido en los Presupuestos Generales para 2022.

Señor Oblanca y señora Gázquez, de verdad, me parece importante poner en valor el acceso norte a Oviedo, me parece importante que lo tratemos en esta Comisión, ¿pero de verdad creen ustedes que es necesario reivindicar proyectos que prácticamente son del siglo pasado? Creo que debemos situarnos más en el presente y, sobre todo, mirar al futuro, con proyectos realistas y respetuosos medioambientalmente.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para posicionarse sobre las enmiendas, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señora presidenta, acabo de hacer llegar a la Mesa una enmienda transaccional que recoge tanto la proposición no de ley original como el texto de la enmienda presentada por el Grupo Popular.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 24

- **SOBRE LA REDUCCIÓN DE LAS TARIFAS AEROPORTUARIAS EN LÍNEA CON LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA (CNMC). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002900).**
- **RELATIVA A IMPEDIR UNA SUBIDA DE LAS TARIFAS AEROPORTUARIAS PAGADAS POR LAS AEROLÍNEAS DE LA GESTORA AEROPORTUARIA AENA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/002923).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos a los siguientes puntos que, como se ha acordado al principio de la sesión, se van a tramitar acumuladamente, los puntos 6 y 7 del orden del día. El 6.º sobre la reducción de las tarifas aeroportuarias, en línea con la propuesta de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, y el 7.º relativo a impedir una subida de las tarifas aeroportuarias pagadas por las aerolíneas de la gestora aeroportuaria AENA, presentada por el Grupo Parlamentario VOX.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Andrés Lorite Lorite, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, para la defensa de esta PNL.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, es previsible que en la jornada de mañana el Consejo de ministros apruebe el nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria, el segundo DORA, que tendrá como ámbito de vigencia temporal desde el año 2022 hasta el año 2026, según establece la Ley 18/2014. En ese Documento de Regulación Aeroportuaria tendrán que establecerse las inversiones en los recintos aeroportuarios, así como la tarificación que tendrá que aplicarse a las aerolíneas por parte de AENA a partir del año 2022.

El anterior Gobierno del Partido Popular en el primer DORA, en el quinquenio que termina ahora, estableció una reducción de las tarifas aeroportuarias en torno a un 11 %, fundamental para favorecer la competitividad de las aerolíneas. El Grupo Parlamentario Popular, teniendo en cuenta la situación posterior a la crisis económica y social de la COVID-19, entiende que, para la recuperación de un sector determinante para la economía nacional como es el sector turístico, hay que apostar por seguir en la senda de la reducción de las tasas aeroportuarias. Subiendo las tarifas solamente se conseguirá obstaculizar la recuperación y la consolidación de los niveles de actividad y la senda de crecimiento anterior a la crisis sanitaria. AENA, el gestor aeroportuario, ya ha hecho una propuesta donde introduce un incremento de las tasas aeroportuarias a partir del año 2022. Sin embargo, conforme es preceptivo según la ley, se ha recabado el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y este era negativo en ese aspecto; es decir, la CNMC, el órgano regulador, emitió discrepancias claras en el cálculo de los parámetros y en la justificación del incremento tarifario que pretendía establecer AENA. La CNMC ha recordado en su informe la imposibilidad legal de subir las tarifas antes del año 2025, según preceptúa la propia Ley 18/2014. Y es que esa pretendida justificación de AENA, alegando que eran gastos imprevistos y sobrevenidos, no tiene, desde luego, ni base ni fundamento, por cuanto la inspección del equipaje de mano y en bodega, el control sistemático de las fronteras de la Unión Europea y las medidas en materia de seguridad están preceptuadas y legisladas incluso previamente a la promulgación del anterior DORA. Con lo cual, la CNMC entiende que no se cumplen las condiciones para reconocer tal exención y, además, reconoce los diferentes parámetros y fallos de cálculo que ha emitido AENA, por ejemplo, en las previsiones de tráfico que sostiene AENA, en la recuperación de los niveles previos a la pandemia, los estándares de calidad, los criterios de estimación de costes operativos y la metodología del cálculo del coste de capital. En definitiva, la CNMC ha considerado que lo que se debe establecer, realizando bien los cálculos de los parámetros, es una reducción anual de las tarifas en torno al 0,44 %. Eso es, precisamente, lo que mi grupo parlamentario pide a través de esta proposición no de ley, es decir, que mañana el Gobierno de España en su reunión del Consejo de ministros establezca una reducción de las tarifas aéreas, algo que, sin duda alguna, iría en sintonía con lo establecido por la Ley 18/2014, con el propio informe de la CNMC, con lo que están pidiendo las líneas aéreas a través de su asociación mayoritaria ALA, con la experiencia positiva en el periodo regulatorio anterior de una reducción de un 11 % en dichas tasas y, sobre todo, con la responsabilidad en una coyuntura como la actual. Por tanto, lo que es acordar esa reducción tarifaria.

Señorías, no es de recibo en absoluto que hayamos visto el rescate de una aerolínea que no tiene vuelos, como es el caso de Plus Ultra, otorgándole 53 millones de euros, y mientras tanto a las aerolíneas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 25

que sí operan en los aeropuertos españoles se les castiga sin objetividad ni justicia alguna, elevando las tasas aeroportuarias que serán repercutidas negativamente en un sector determinante para nuestra economía y para nuestros bolsillos como es el sector turístico.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para la defensa de su proposición no de ley y también para la defensa de la enmienda que ha presentado a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Esteban Calonje.

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

El Documento de Regulación Aeroportuaria incluye los elementos o reducciones que se aplicarán los próximos cinco años a las tarifas aeroportuarias que las aerolíneas tendrán que pagar a AENA por el uso de los servicios básicos. Así, tras la propuesta de AENA que intenta justificar una sobreestimación de determinadas cifras para conseguir un incremento de un 3,29% anual hasta 2026, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia considera que deben reducirse un 0,44% anualmente durante todo el periodo. Ahora el Consejo de ministros se reúne el 28 de septiembre y tendrá que aprobar el segundo DORA, tal y como ya afirmó la nueva ministra de Transportes, Raquel Sánchez, en su primera comparecencia hace escasos diez días. Nunca una Comisión nos ha brindado mejor oportunidad que esta, acordar las tarifas aeroportuarias que queremos instar al Gobierno para los próximos cinco años y que deberán ser aprobadas mañana mismo.

Como antecedentes tenemos que recordar que el primer DORA, el que precede al que va a ser aprobado, fijó una reducción de las tarifas aeroportuarias de un 2,22%, y ello a pesar de que AENA solicitó un aumento del 1,8% y la CNMC una bajada del 2,02%, es decir, a pesar de sendos informes, el Consejo de ministros no está vinculado a esas propuestas ni a tales cifras, pudiendo reducir las tarifas más de lo recomendado por la CNMC.

En el texto de nuestra proposición no de ley se recoge el motivo por el cual AENA y la CNMC discrepan en cuanto al incremento o reducción de las tarifas. Es evidente que, tras todo el detalle técnico en los cálculos, no podemos olvidar que AENA no deja de ser una empresa, pública, pero una empresa y, en consecuencia, también es evidente que la recomendación de la CNMC y sus cálculos responden a criterios más objetivos que los intereses que pueda plasmar AENA en su informe.

Analizado el carácter no vinculante de los informes, los antecedentes y la discrepancia de los criterios en cuanto a la forma de realizar los cálculos, solo nos queda abordar la necesidad de reducir las tarifas aeroportuarias. La realidad es que las aerolíneas actualmente han perdido un 72,4% de pasajeros, un 53,4% de operaciones y un 26,3% de tráfico de mercancías. En términos generales, el tráfico internacional de pasajeros descendió un 77,8% y el nacional un 60,6%. Todo ello sin olvidarnos del nuevo tipo impositivo sobre los billetes de avión, que contemplan tanto el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia como la Estrategia España 2050, y, en esta última, la prohibición también de vuelos que puedan ser realizados en tren en menos de dos horas y media.

¿Y quién es el último perjudicado en las tasas? Efectivamente, el usuario, que ve incrementado el precio del billete y, con ello, el turismo —sector clave para España y no precario o de poco valor añadido, como sostuvo el Ministerio de Consumo de este Gobierno— se verá enormemente afectado. En 2019 un 82,1% de los turistas llegaron por vía aérea, pero no solo esto, sino que las conexiones dentro del propio territorio nacional se verían perjudicadas, tanto Baleares como Canarias, Ceuta y Melilla.

Es el momento —y no podría haber otro mejor porque, como ya indicaba al inicio, mañana el Consejo de ministros aprobará el Documento de Regulación Aeroportuaria— de permitir el crecimiento del turismo, teniendo en cuenta cómo han afectado económicamente las nefastas medidas de este Gobierno y, por supuesto, la libre circulación en todo el territorio nacional de los insulares o territorios extrapeninsulares, sin que moverse por el resto del país les suponga un menoscabo económico mayor aún. A lo que hay que añadir que, con la liberalización del sector de ferrocarril, se prevé un trasvase de expectativas de tráfico hasta 2026 de 600 000 viajeros del avión al tren.

Por ello, solicitamos al resto de los grupos que apoyen esta iniciativa para que se reduzcan las tarifas aeroportuarias en al menos un 0,44%, dato recomendado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y que puedan materializarse mañana en el Consejo de ministros que se va a celebrar.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 26

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias. ¿Da usted también por defendida su enmienda, entiendo?

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Sí.

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

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor César Joaquín Ramos Esteban.

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

El Congreso de los Diputados cuando nos elige a cada uno como diputados por nuestra provincia somos portavoces de nuestros ciudadanos, de los ciudadanos de nuestra provincia, y en la mayoría de los casos también somos representantes de nuestro partido, pero en este caso vemos que el Grupo Popular y VOX también se han hecho representantes de las empresas aéreas españolas y no españolas, porque es curioso ver cómo el Grupo Popular defiende hoy aquí una cosa sabiendo que las tarifas aeroportuarias en nuestro país se definen a través de una fórmula matemática que definió el Partido Popular en el año 2014. El año 2014 fue el año en que el Partido Popular decidió que AENA, que era una empresa pública, se privatizara en un 49%. El Partido Popular también decidió dar seguridad —según ellos— a los empresarios, a los inversores que querían invertir comprando una parte de AENA. Les daban seguridad marcando una fórmula que tendría que utilizar cada Gobierno a partir de ahí según la que definirían cuáles eran las tasas que se iban a cobrar por hacer uso de los servicios aeroportuarios, que estaría atada y bien atada. Entonces, el Partido Popular es el responsable de las tasas que se van a fijar mañana en gran parte. En esa ley que el Partido Popular aprobó en 2014 definía que una vez aplicada la fórmula, se pidiera a determinadas entidades, en este caso la CNMC, AENA y otras, cuál era la previsión de tráfico para, teniendo en cuenta dicha previsión, fijar la tasa que se tenía que cobrar, por lo que no es algo aleatorio, no es una decisión de Gobierno, sino que se hace a partir de la fórmula que definió el Partido Popular y teniendo en cuenta la previsión de cada uno.

Es cierto que tanto PP como VOX han decidido que la franja de tasas que se tiene que cobrar según los distintos informes que se han recibido sea la más beneficiosa para las empresas aéreas y también la más perjudicial para la mayoría de los españoles, y ello por una razón. Hay que tener en cuenta que siendo el 51% de AENA público, si AENA sale perdiendo, quienes salimos perdiendo somos los españoles, y hoy aquí VOX y el PP han decidido que todos los españoles, la mayoría de los españoles, salgamos perdiendo en beneficio de las compañías aéreas. Porque no he escuchado decir a ninguno de los dos portavoces que han conseguido el compromiso de las líneas aéreas de bajar las tarifas a los usuarios que vayan a hacer uso de ellas. Pero, además, es curioso ver la posición del Grupo Popular en estos tiempos respecto a AENA, teniendo en cuenta que fueron responsables de la mala privatización de una compañía que era española 100% y que malvendieron. Y la demostración de que malvendieron la compañía es que el día en que se vendieron las acciones, el día en que salió a Bolsa, muchos se embolsaron más de 800 millones de euros, y no eran pequeños inversores, eran grandes inversores extranjeros; con unas malas ventas del patrimonio de todos los españoles algunos hicieron caja gracias al Partido Popular. Y vemos cómo hoy aquí el Grupo Popular vuelve a traer una iniciativa con la que nos pide al resto que beneficiemos a grandes fondos y a empresas extranjeras en perjuicio de todos los españoles. Evidentemente, nosotros no podemos votar a favor de eso, porque en nuestro ADN, en nuestra responsabilidad como portavoces de los ciudadanos está defender los intereses de los ciudadanos y no defender los intereses de unas pequeñas empresas o de unas pocas empresas que quieren volver a hacer caja con el patrimonio de todos los españoles.

Por eso, nosotros hemos presentado una enmienda para defender que se fije la tasa, aplicando la ley que aprobó el Partido Popular y teniendo en cuenta todos los informes. No creemos que se tenga que aplicar la más beneficiosa... (**Rumores**). Hay un ruido que es bastante desagradable para intervenir. No creemos que se deba aplicar la tarifa que sea más beneficiosa para las empresas, como dicen el Grupo Popular y VOX, y sí creemos que hay que buscar el equilibrio para garantizar que el sector aéreo siga despegando, nunca mejor dicho, pero que los españoles nos podamos beneficiar de ello y no nos perjudique como proponen hoy el Grupo Popular y VOX.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 27

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

En trámite de fijación de posición, siguiendo con los grupos parlamentarios, por el Grupo Plural, tiene la palabra el señor Ferran Bel Accensi. **(Pausa)**. No va a intervenir.

Pasamos al Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Tiene la palabra don Antonio Gómez-Reino.

El señor **GÓMEZ-REINO VARELA**: Gracias, señora presidenta.

Que las tasas aeroportuarias se tengan que fijar anticipadamente para un periodo de cinco años es precisamente responsabilidad del Partido Popular, quien se empeñó en aprobar el DORA como mecanismo de regulación y privatización centralizada, a pesar de que no solo no era el momento parlamentario más oportuno, sino que además se obviaron las recomendaciones de la misma CNMC en referencia a la no pertinencia de la privatización en un solo paquete. Podría parecer que estamos más de acuerdo en la recomendación de la CNMC de 2016 que en la de ahora y se podría pensar que respaldamos las recomendaciones de la CNMC en función de si estas favorecían o no la línea del Grupo Confederal, y la verdad es que el asunto no va por aquí. La verdad es que creemos que es necesario cuestionar el fondo del asunto, ya que tenemos que tener en cuenta que un aeropuerto no es solo una infraestructura que deba ser regulada por una mano invisible del mercado, sino que debe incorporar criterios de justicia social y también de justicia ambiental.

En ese sentido, desde nuestro grupo defendemos la necesidad imperante de que se produzca un trasvase de pasajeros de la aviación al sector ferroviario. Saben ustedes que el uso que se hace de los vuelos es abusivo y que tiene además nefastas consecuencias para la convivencia social, ya que fomenta un tipo de turismo perjudicial para el correcto desarrollo social y es, además, uno de los principales emisores de gases contaminantes inevitables. El escenario de reducción de tasas que se plantea con esta proposición no de ley no favorece dicho trasvase, sino que contribuiría a la perpetuación de un sistema de movilidad, a nuestro juicio, claramente perjudicial. Es necesario apuntar, además, que puestos a realizar modificaciones económicas que afecten a las aerolíneas, nosotros y nosotras apostaríamos por introducir un aumento de impuestos en función de todas aquellas empresas que sean contaminantes.

En definitiva, no vamos a apoyar esta proposición no de ley.

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

Finalizamos el punto. Solo queda fijar posición sobre las enmiendas. ¿Señor Lorite?

El señor **LORITE LORITE**: Sí, señora presidenta. Se votará en sus términos, no se acepta ninguna de las dos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): De acuerdo.

¿Y la señora Calonje?

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Sí, en sus términos, tal y como la hemos propuesto. Se votan por separado, ¿verdad?, los *petitums*.

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

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Bueno, con nuestra autoenmienda, obviamente.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): ¿Así pues, señora Calonje? Estaban Calonje, disculpe.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Con nuestra autoenmienda, sí.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Les informo de que pasamos a hacer un breve receso de cinco minutos. Muchas gracias. **(Rumores.—Varios señores diputados: ¿Por qué?)**.

En estos momentos la Presidencia no se encuentra en disposición de continuar, no tenemos sustitutos, por lo que hacemos un receso de cinco minutos. **(Pausa.—El señor presidente ocupa la Presidencia)**.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar. Ustedes disculpen, pero además es que falta una vicepresidencia hoy, y eso es lo que ha impedido también poder estar aquí de forma continuada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 28

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A NEGOCIAR DE FORMA INMEDIATA CON EL GOVERN DE LA GENERALITAT LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DEL PRAT. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURAL. (Número de expediente 161/003164).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 10.º, proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Plural, por la que se insta al Gobierno a negociar de forma inmediata con el Govern de la Generalitat la ampliación del aeropuerto del Prat. Defiende la proposición el señor don Ferran Bel Accensi.

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

Agradezco a la Presidencia de la Mesa y al resto de grupos parlamentarios que nos hayan permitido alterar el orden del día en cuanto a la discusión de las diferentes PNL para poder ajustar nuestra agenda, que es complicada, como ustedes ven, aunque sea un lunes por la tarde.

Nuestra propuesta es muy sencilla y es un canto al diálogo y al acuerdo, porque el 2 de agosto el Gobierno español y el Govern de la Generalitat anunciaron un acuerdo para la ampliación del Prat y expusieron que había una inversión de 1700 millones de euros a ejecutar hasta 2030. El 3 de septiembre, AENA presentó un Documento de Regulación, el DORA, el anteproyecto, y a raíz de esto la Generalitat de Cataluña reaccionó de forma poco inteligente desde mi perspectiva, y, más allá de que se hicieran declaraciones desde la Generalitat de Cataluña, se escribieran mensajes en Twitter o se anunciase la participación en alguna manifestación en contra de la ampliación del Prat, debo indicar que también se hizo exactamente lo mismo desde el Gobierno del Estado. La posición del Govern de la Generalitat de no tener un planteamiento único respecto a la ampliación del Prat no fue una cuestión estrictamente del Govern de la Generalitat, sino que reproducía exactamente la misma posición del Gobierno del Estado; recuerdo que una vicepresidenta del Gobierno anunció que iba a manifestarse en contra de la ampliación del Prat. Más allá de que se deban respetar los criterios medioambientales, y, obviamente, la normativa europea, como la normativa estatal y la normativa de la Generalitat de Catalunya, lo que no es de recibo es que la ministra salga un día —y se lo dije cuando compareció y las explicaciones que dio no eran suficientes, desde nuestra perspectiva— y diga que esta inversión se aplaza, que no va a aparecer en el DORA, que no hay tiempo de negociar y que se prescinde de esta ampliación que semanas antes era absolutamente necesaria y estratégica para el aeropuerto del Prat, para Cataluña y para el conjunto del Estado español. A nosotros nos gustaría que hubiese una gestión descentralizada de cada uno de los aeropuertos, pero, no siendo posible, se trata de que una inversión de 1700 millones de euros no esté condicionada por un calendario legislativo de aprobación o no del DORA en una fecha concreta, que es antes del 30 de septiembre.

Nosotros hemos presentado una proposición no de ley que pretende modificar el artículo 26 de la ley que establece la necesidad de que el DORA se apruebe antes del 30 de septiembre para aplazarlo al 30 de noviembre. Pero esta proposición no de ley no viene a explicar nada de esto, es muy sencilla e insta al Gobierno del Estado a negociar de forma inmediata con el Govern de la Generalitat, es obvio, la ampliación del aeropuerto de El Prat, respetando los requerimientos ambientales y con las compensaciones medioambientales necesarias para cumplir la normativa europea y, por tanto, hacer posible durante los próximos años, y tal como estaba prevista, la inversión de AENA de 1700 millones de euros. Porque, si hablamos de diálogo, no podemos renunciar al diálogo en una cuestión tan relevante como la de la ampliación del aeropuerto de El Prat, que es absolutamente estratégica. Una encuesta de hoy de *La Vanguardia* manifiesta que el 70% de la población de Cataluña está a favor de una ampliación de El Prat. Sería un dato suficiente como para que hubiese un replanteamiento por parte del Gobierno del Estado y, obviamente, por parte del Govern de la Generalitat y, por tanto, instamos al Gobierno del Estado a reiniciar de forma inmediata esta negociación.

Respecto a las enmiendas que Ciudadanos y el Grupo Popular han presentado —y agradezco su presentación porque entiendo que hay interés sobre la cuestión—, tanto en una como en otra se establece que se debe hacer, independientemente de que se consulte o no al Govern de la Generalitat y, como pueden entender, nosotros no podemos estar de acuerdo en esto y creemos que la enmienda que el Grupo Socialista ha presentado es lo suficientemente genérica como para no hacer ninguna corrección. Por tanto, ya les avanzo que vamos a votar la PNL en sus propios términos.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Hay tres enmiendas presentadas por tres grupos. Por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra el señor López-Bas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 29

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

Como ha indicado el proponente del Grupo Plural, el señor Bel del PDeCAT, estamos absolutamente de acuerdo en la necesidad, en el carácter estratégico, en la oportunidad y en la bondad del proyecto de ampliación de El Prat. Así lo ha defendido Ciudadanos en todo momento y nos hemos manifestado a favor de esa ampliación, evidentemente, condicionada a que se cumplan también todos los requisitos y todos los condicionantes medioambientales necesarios que, además, no dependen solo de la administración española.

Como el señor Bel manifestaba, nuestra enmienda se refiere a una cuestión de forma y al mismo tiempo a otra de fondo. Para Ciudadanos sí tiene que haber un diálogo, sí tiene que haber una lealtad institucional entre administraciones y sí tiene que haber una participación en el proceso de la ampliación de El Prat por parte de la de la Generalitat de Catalunya, que nosotros apoyamos, pero también es verdad que es una competencia estatal, que hoy sigue siendo una competencia estatal y que nosotros esperamos que siga siendo una competencia estatal que se desarrolla, se ejecuta y evoluciona a través de un ente como es AENA, que es quien toma la decisión. No acabamos de comprender que fuera la propia ministra del Gobierno de España —no fue el presidente de AENA quien salió a decir que ahora no vamos a hacer esta inversión porque hay un problema interno en el Gobierno de Cataluña— quien rechazara que se continuara con este proyecto por las desavenencias internas del Gobierno de Cataluña. Desde Ciudadanos hemos mostrado nuestra extrañeza precisamente por el hecho de que el Gobierno de España manifieste que una competencia que es suya, y que ejecuta a través de AENA, no se vaya a llevar a cabo, cuando es buena para España —si es buena para España es buena para Cataluña y para los catalanes—, por los problemas que hay entre los diferentes socios que componen el Gobierno de Cataluña. No estamos de acuerdo en esa perspectiva y sí estamos de acuerdo en que se lleve a cabo la ampliación de El Prat con esos condicionantes medioambientales que hemos señalado, pero no podemos compartir la tesis de que esto debe hacerse con un diálogo vinculante con una administración autonómica que en este momento no tiene esa capacidad competencial.

Desde el punto de vista de la perspectiva del Gobierno, tampoco estamos de acuerdo en que el Gobierno de España se pliegue a tener que condicionar su acción de Gobierno a través de AENA por las conversaciones que pueda tener con el Gobierno de Cataluña. En ese sentido, no creemos que esas cesiones políticas puedan ser adecuadas. Por lo tanto, preservaremos nuestro voto hasta el momento de emitirlo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

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

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

Señorías, para hacer algo de memoria en relación con la ampliación de El Prat tenemos que situarnos en la primavera del año 2018, cuando el entonces ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, presentó el Plan Director del aeropuerto de El Prat para la fase 2017-2026, en el cual ya se establecía una inversión de más de 1900 millones de euros para el recinto aeroportuario. Sin embargo, tras la moción de censura de mayo del año 2018, el Gobierno nunca ha tenido la más mínima intención de cumplir con una instalación aeroportuaria que presenta problemas en su operativa habitual, fundamentalmente retrasos en los vuelos y saturación en determinadas franjas horarias, al margen de la expectativa de convertirse en un gran *hub* intercontinental. Por tanto, es necesario realizar una ampliación del aeropuerto de El Prat, un proyecto estratégico para paliar este tipo de problemas y, sin duda alguna, para que el aeropuerto catalán de El Prat sea una referencia y un *hub* intercontinental para los vuelos de largo recorrido.

Ha sido con ocasión de la aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria, del nuevo DORA, cuando el Gobierno ha caído en la cuenta de que para realizar lo que estaba programado hay que invertir y que hay que incluir esa inversión en el documento y en el marco regulatorio de los próximos cinco años. Con la creación de una nueva terminal en el aeropuerto se resolverían los problemas a los que he hecho alusión y El Prat se convertiría, como digo, en un *hub* intercontinental, en una referencia para la conectividad de largo radio, una condición vital para el desarrollo económico y social de Cataluña y del conjunto de España. Por tanto, que el Gobierno haya desistido de incluir esta inversión en el DORA es una clara pérdida de oportunidad para Cataluña y para España en su conjunto. Dicha nueva terminal duplicaría el número de pasajeros del aeródromo, generaría unos 365 000 empleos totales, una contribución de casi el 9% del PIB, y una inversión de 1700 millones de euros. Sin duda, la decisión del Gobierno de España de abortar el proyecto de la ampliación del aeropuerto de El Prat demuestra que no ha estado a la altura de las circunstancias y, de hecho, me remito a la última comparecencia de la ministra Sánchez en esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 30

misma Comisión, que nos dijo claramente que el proyecto quedaba definitivamente aparcado. Esa es la última perla de la señora ministra, con la que demostró su nula voluntad de llevar a cabo este proyecto estratégico. Pero digo la última, pero no la única, porque ya sabemos que cuando la ministra era alcaldesa de Gavà se opuso radicalmente al proyecto por las afecciones y por el impacto acústico que sobre su municipio podría tener la ampliación del aeropuerto. Más tarde, como ministra ya, defendió fervorosamente, y especialmente a partir del 2 de agosto, la ampliación de El Prat, pero, finalmente, terminó desechando esta importante inversión por la imposición de los independentistas del Govern de la Generalitat.

Un episodio lamentable que los españoles hemos visto es que en el Gobierno hay una ministra que trabaja a favor del proyecto y otra en contra del mismo. Y lo digo porque cuando la ministra de Trabajo visitó el paraje de La Ricarda dijo claramente que estaba trabajando en silencio para paralizar dicho proyecto, lo cual demuestra poco rigor y poca seriedad.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra don Francisco Aranda Vargas.

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

Es entre ofensivo y sonrojante oír al Grupo Popular dar lecciones y sacar pecho de las inversiones en Cataluña. Señor Bel, debe reconocer el esfuerzo de su grupo a la hora de presentar esta PNL, porque usted sabe muy bien por qué estamos aquí y por qué se ve obligado a presentar esta PNL aquí hoy. El 2 de agosto se llegó a un acuerdo entre el Gobierno de España, representado por el Ministerio de Transportes, y la Generalitat, con la presencia de su vicepresidente, para trabajar conjuntamente en situar al aeropuerto de El Prat en condiciones de ser un *hub* internacional y hacerlo respetando los requisitos medioambientales. Lamentablemente, la falta de cohesión interna del Gobierno de la Generalitat ha echado por tierra un proyecto que por su envergadura económica, social y ambiental requiere de un gran consenso por parte de las administraciones y actores implicados. Aquí quisiera hacer un hincapié especial. Ustedes saben que Europa exige que los DORA tengan el consenso del territorio. Ya dijo aquí la ministra en su comparecencia del 16 de septiembre que se dejó escapar una oportunidad única de inversión, de unir progreso y sostenibilidad y una apuesta por Cataluña y por sus infraestructuras y cualquier otra cosa son fuegos de artificio. Por eso y por responsabilidad hemos presentado una enmienda a su PNL y ahora la leeré. Es una PNL en la que es verdad que leo algún que otro reproche al Gobierno de España, pero no encuentro la crítica al Govern de la Generalitat, que tiene buena parte de culpa en este escenario. Pero quiero quedarme, de verdad, señor Bel, por su acreditada experiencia de Gobierno y de diálogo, con que, cuando el diálogo se ve torpedeado por el tacticismo y cuando los compromisos se agrietan por el disenso interno, es más difícil construir, pero espero que en el futuro sepamos trabajar juntos por la ampliación de El Prat.

La enmienda de mi grupo dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a acometer el proyecto de ampliación del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat cuando se abra una nueva oportunidad regulatoria, garantizándose en todo momento el cumplimiento de los requisitos medioambientales establecidos en la normativa nacional y europea, así como el consenso unánime de todas las instituciones para su tramitación y ejecución.

Señorías y señor Bel, el compromiso del Gobierno y de este Grupo Socialista con Cataluña con sus inversiones y con su desarrollo en un marco de progreso justo y sostenible es más firme que nunca. Lo haremos como siempre lo hacemos los socialistas, con diálogo, negociación y pacto también en este punto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a la fijación de posición de los distintos grupos. Por el Grupo Parlamentario Republicano tiene la palabra la señora doña Inés Granollers.

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

Precisamente por lo que hemos hablado hasta ahora, debate y tiempo, es por lo que nos vamos a abstener en esta PNL, esperando este tiempo de debate y los cambios necesarios en esta inversión, unos cambios que nos agradecerán las futuras generaciones.

Para Esquerra Republicana declarar que estamos en una situación de emergencia climática es constatar lo que la comunidad científica internacional ha dicho desde hace años y es que o reducimos de manera drástica el impacto ambiental que generan nuestras actividades o nos va a ir muy mal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 31

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 al impacto ambiental, es el momento de reinventarnos y es el momento de aprovechar al máximo las infraestructuras existentes. Lo tenemos claro: si no cambiamos, no hay futuro.

Nuestra lectura de lo ocurrido es que AENA no solo no comparte esta premisa, lo que resulta a todas luces evidente —y basta con ver las actuaciones que proyectan otros aeropuertos como el de Palma—, sino que ha querido simplificar el debate sobre el futuro del aeropuerto. No debemos aceptar que un debate tan complejo e importante se reduzca a si es oportuna o no la ampliación de la tercera pista del aeropuerto, aunque hubiera compensaciones medioambientales, que dudamos que se cumplieran.

Nosotros queremos hablar del modelo aeroportuario y, por extensión, del modelo de movilidad, que debe ser sostenible y gestionado desde Cataluña. Es imprescindible analizar las alternativas disponibles y pensar en el sistema aeroportuario catalán, pero por completo, que incluya los aeropuertos de Reus, de Girona y 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 ya nos parece elemental. Y sí que queremos la inversión de los 1700 millones de AENA, pero queremos debatir tranquila y concienzudamente cómo se invierten, porque también se pueden invertir en cercanías y en infraestructuras que acerquen los aeropuertos de Reus, de Girona y Alguaire, un gran paso que el medioambiente nos agradecería.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Como saben y esperan, el voto del Grupo Confederal va a ser un claro y rotundo no a esta PNL presentada por el Grupo Plural. Vamos a votar en contra porque no estamos de acuerdo con la destrucción de La Ricarda, pero es que tampoco estamos de acuerdo con la ampliación de aeropuertos, porque el daño medioambiental no es solo a La Ricarda, sino que los efectos del aumento del número de vuelos y, por tanto, el aumento de emisiones de gases contaminantes tienen un efecto global en el planeta que vamos a sufrir todos.

Nosotros también estamos de acuerdo en tener inversiones públicas en Cataluña, pero con un cambio de sistema de movilidad que traspase fondos a cercanías, que es donde tenemos el principal déficit. Asimismo, no estamos de acuerdo con la ampliación del aeropuerto porque queremos revertir un modelo turístico caduco, que se fomentaría con la ampliación de El Prat.

Asimismo, queremos añadir que no es verdad que haya un amplio consenso social para la ampliación del aeropuerto. Hace unos días, este domingo pasado no, el otro, hubo una masiva manifestación en Barcelona con un apoyo importante del Grupo Confederal, a la que el portavoz de Transportes, el señor Rafa Mayoral, y yo misma tuvimos la oportunidad de asistir. Había gente de todas las edades, de todos los sectores y también de distintas poblaciones. Pocos días antes de esta manifestación, y continuaron días después, hubo intervenciones en medios de comunicación públicos y también privados con claros intereses económicos que nos querían hacer creer que la ampliación de El Prat era necesaria, por un lado, entrevistando solo al personal de las aerolíneas, que tiene argumentos que se reducen solo al beneficio económico privado para unos pocos y, por otro lado, no hablando de las consecuencias medioambientales, sino dando voz a todas las fuerzas. Hoy nos encontramos con una encuesta publicada y pagada por un medio de comunicación privado que afirma que un 60% de los catalanes está a favor del aeropuerto. Si miramos la ficha técnica de esta encuesta, vemos que su representatividad es al menos cuestionable, ya que la muestra es muy baja, el margen de error de 3,5 a ambos lados es muy elevado y el intervalo de confianza está fijado también en márgenes bajos, si no recuerdo mal, del 95%. Asimismo, las preguntas son claramente tendenciosas y de extremos, ya que se pregunta de una manera dicotómica y demasiado falaz, conduciéndose al entrevistado a contestar en interés de la entrevista. Para acabar, de esta encuesta solo se puede decir que pretende esconder el interés ciudadano de no ampliar del aeropuerto.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 32

El señor **SEGURA JUST**: En Cataluña estamos acostumbrados a que pasen cosas raras porque lo que pasa ahí no pasa en ningún lado. Es curioso y lamentable que no haya unanimidad para llevar a cabo una obra pública —es lo lógico y pasa en todos los Gobiernos del mundo, desde aquí hasta Pernambuco— y que el Gobierno de Cataluña dé este espectáculo no poniéndose de acuerdo siquiera en esto. Ellos se ponen de acuerdo en todo lo que es perjudicar a España, en eso sí que hay unanimidad, pero en cuestiones que benefician a Cataluña no lo tienen tan claro. En este tipo de cuestiones como la ampliación del aeropuerto con la tercera pista yo podría decir que todas las partes tienen razón porque, por un lado, está bien que se amplíe el aeropuerto porque así hay una pista más, más vuelos, etcétera, pero, por otro lado, no podemos olvidar que el lago de La Ricarda y esa zona del delta del Llobregat es uno de los dos pulmones verdes que tenemos en Barcelona junto con la sierra de Collserola.

Señor presidente, detrás de usted hay un cuadro de Práxedes Mateo Sagasta. Si yo le dijese que quiero cortar ese cuadro con unas tijeras, pero que no se preocupe el Congreso de los Diputados porque voy a compensar económicamente al Congreso de los Diputados, que es justo lo que está haciendo AENA, usted me diría que el Congreso de los Diputados no quiere dinero, sino conservar ese cuadro y esa es la voluntad de muchos de los catalanes.

Se quiere hacer un *hub*, pero tampoco está claro, porque igual se amplía la pista y no se hace un *hub*. Las líneas aéreas internacionales pueden decir que hay un *hub* por país, aunque no es obligatorio, pero puede ser que denieguen un *hub* para Barcelona. De hecho, Alemania, por ejemplo, solamente tiene un *hub*, que es Fráncfort, y a Múnich y a Berlín no se les ocurre pedir otro *hub*. Con lo cual, nos puede pasar que tengamos un nuevo aeropuerto como el de Alguaire, por ejemplo, del que aquí se ha hablado mucho, o como el de Castellón y luego resulta que no hay aviones, pero la obra ya está hecha y el daño al medioambiente también.

Termino ya. Señorías, el Grupo VOX no se va a pronunciar en este tema hasta que no tenga los informes técnicos definitivos de la Unión Europea en un sentido o en otro. También existe la posibilidad de otro aeropuerto.

Por último, quiero decir que entre La Ricarda y La Bernarda, nos vamos a abstener; ni La Ricarda ni La Bernarda. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

¿Quiere añadir algo sobre las tres enmiendas, señor Bel Accensi?

El señor **BEL ACCENSI**: Añadiría muchas cosas, pero entiendo que lo que me pide es simplemente que me pronuncie respecto a las enmiendas y, tal como he anunciado, agradezco la presentación de todas ellas, pero vamos a votar la PNL en sus propios términos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— RELATIVA A SOLICITAR QUE SE ACELEREN LOS TRABAJOS DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA RONDA SUR DE LOGROÑO, «AUTOVÍA A-68. TRAMO: ARRUBAL-NAVARRETE». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003003).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 8.º, presentada por el Grupo Popular, relativa a solicitar que se aceleren los trabajos de la ejecución de las obras de la ronda sur de Logroño, Autovía A-68, tramo: Arrúbal-Navarrete. Para defenderla tiene la palabra el señor don Javier Merino Martínez. **(Rumores)**.

Ruego, por favor, señorías, un poquito de silencio. Estamos en las dos últimas.

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

Efectivamente, como dice la proposición no de ley que en este momento debatimos, pedimos desde el Grupo Parlamentario Popular que se aceleren los trabajos que se están realizando en la actualidad en las obras de la nueva ronda sur de Logroño con la denominación autovía A-68, tramo Arrúbal-Navarrete, para su debate y, si consideran, su aprobación en esta Comisión.

Les explico. La ronda sur de Logroño es una infraestructura que va a marcar el futuro de nuestra ciudad y, por lo tanto, el futuro de la Comunidad Autónoma de La Rioja. El proyecto de la ronda sur de Logroño ha sido y es una de las aspiraciones, y digo una de ellas, más importantes en el ámbito de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 33

infraestructuras de comunicación en la Comunidad Autónoma de La Rioja. Con este proyecto vamos a convertir un tramo de 30 kilómetros donde ahora se paga en una ronda y vamos a llevar todo el tráfico pesado, que en este momento soportan el eje LO-20 y la N-232, a esta nueva ronda sur. Por lo tanto, funcionaría como alternativa a la N-232 y a la LO-20.

Estamos ante una gran obra que implica la construcción de seis enlaces, un trazado total de 30 kilómetros, como les decía, que afectará a los municipios de Murillo, Agoncillo, Arrúbal, Logroño, Villamediana, Lardero, Navarrete y Fuenmayor. Y ya tengo claro, y mi grupo también, que el Grupo Parlamentario Socialista nos va a contestar que esta obra la ha comenzado el Gobierno de Pedro Sánchez —lo digo yo para que no lo digan ellos—, pero yo voy a dar la explicación concreta, exacta y verdadera para que luego no haya malentendidos. Ustedes saben mejor que yo que algo ha tenido que pasar en el pasado para que al año de entrar en un Gobierno de España puedas llevar al Consejo de Ministros la licitación de 149 millones de euros de una nueva ronda. Por eso, efectivamente, el Gobierno del Partido Socialista lo comenzó, porque se lo encontró hecho. Si no se lo hubiera encontrado hecho, les aseguro yo que en La Rioja el tren hubiera pasado de largo y esta nueva circunvalación también. Como digo, es una obra que se licitó por 149 millones de euros, pero, para cuando me contesten que esto lo está haciendo el Gobierno de Sánchez, vamos a dar las fechas concretas y luego diré por qué lo pedimos.

Fue en agosto de 2013 cuando el BOE publicó la redacción del proyecto constructivo por 2 millones de euros y veinticuatro meses de duración. En enero de 2007 —y entonces no había Gobierno de Sánchez— se publicó en el BOE la aprobación provisional del proyecto de la ronda sur. En noviembre de 2017 se produjo la aprobación definitiva del proyecto y el comienzo de la expropiación de los terrenos. Estos trámites eran fundamentales para comprometer al Gobierno de España, en este caso del Partido Popular —y mucho tuvo que influir aquí el ministro Íñigo de la Serna para que se llevara a cabo—, en la realización de la obra. Y, claro, es en diciembre de 2018 cuando ya el Gobierno de Sánchez lo puede llevar al Consejo de Ministros. ¡Faltaría más! ¡Si ya lo tenía todo hecho! El problema es que, teniéndolo todo hecho, licitándolo, adjudicándolo y comenzándolo, estamos en una paralización de la obra. Hay máquinas trabajando, pero estamos en el 50 % del plazo de ejecución de la obra. Si son cuarenta y dos meses, ya han pasado la mitad. ¿Y por qué está parada? Lo dice mucha gente y lo dice hasta la Delegación del Gobierno de La Rioja, que solo se ha ejecutado el 14 % de la obra. Por lo tanto, no se va a llegar al final del plazo con la obra terminada y es un gran problema para la Comunidad Autónoma de La Rioja y la ciudad de Logroño. Por eso pedimos que se re programe en esta proposición la obra y también que se aumente presupuestariamente la obra en 2021. Ya lo pedimos en las enmiendas del año pasado y nos dijeron que no. Lo volvemos a pedir. Les digo que si llegamos al 30 de septiembre de 2023 sin terminar esta obra, que es la fecha en la que se tiene que entregar, pueden ser cómplices de este retraso, pero también les digo que pueden ayudar con la aprobación de esta proposición no de ley para que se acelere la obra y que Logroño por fin pueda tener su gran proyecto y su gran aspiración.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Van a intervenir ahora los dos grupos que han presentado enmiendas. Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra don Juan Carlos Segura Just.

El señor **SEGURA JUST**: Desde aquí querría hacer un llamamiento para que de una vez por todas en la provincia de Logroño se acaben todas las obras que hay pendientes. Es muy común que, cuando se pone la primera piedra, aparezcan multitud de políticos pegándose codazos para salir en la foto. Se pone la primera piedra, se hacen las primeras acometidas de obra y luego se abandona la obra por falta de presupuesto. Esto parece una constante en muchas provincias españolas y especialmente en Logroño.

Logroño es una provincia que adolece de permanentes retrasos en las obras. ¿Y por qué se producen estos retrasos? Muy sencillo, por la falta de voluntad del Partido Popular. Doña Cuca fue alcaldesa de Logroño durante ocho años, dos legislaturas, y no hizo prácticamente nada, como me han transmitido los empresarios de esa zona con quienes me he reunido recientemente. **(El señor Merino Martínez: Le han informado mal)**.

El PP no hizo nada por falta de voluntad y el PSOE no hace nada por falta de dinero, porque el Gobierno de España en este momento no tiene un duro y lo poco que tiene lo pilla de los fondos europeos. Está utilizando los fondos europeos para otras cosas y, evidentemente, lo que no puede hacer es utilizarlos para obras públicas porque no están destinados para eso.

En esta PNL se pide un incremento del presupuesto. VOX defiende que se cumpla el presupuesto. Un poco de seriedad. Cuando se acomete una obra pública hay un presupuesto y hay que ajustarse a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 34

él, que es como hacen todos los países de la Unión Europea. Lo que no vale es lo que se hace permanentemente aquí, que hay un presupuesto de equis cientos de millones de euros y resulta que a los cuatro días dicen que les falta dinero y quieren más dinero y más dinero, como se está pidiendo en esta PNL. No se trata de invertir más, se trata de invertir mejor, un poco más de profesionalidad en el uso de los fondos públicos y que sean realmente los técnicos y no los políticos los encargados de estas cosas, que para eso son los expertos en estas cuestiones. Está acreditado a lo largo de la historia de España que cuando los políticos se meten en temas que no les corresponden las cosas siempre acaban mal, como en este caso y muchos más que no tendría tiempo de mencionar ahora. Si intervienen los políticos en este tipo de cuestiones, suceden dos cosas fundamentales, primero, se incrementa el gasto y, luego, se producen retrasos. Esto es una constante. Por eso insisto en que sean los técnicos —quizás asesorados por los políticos o al revés— los que acometan este tipo de acciones. Evidentemente, lo tenemos pensado para el futuro, VOX hará que los políticos se responsabilicen de sus acciones negligentes en la acometida de obras si se causa un daño al Estado a nivel económico y un daño a los ciudadanos a nivel de usuarios.

Aun así, evidentemente, tratándose de un bien objetivo para la provincia de Toledo, y especialmente para su capital, vamos a apoyar esta PNL. **(El señor Merino Martínez: La Rioja)**. Perdón, de Logroño, La Rioja. Para mí es beneficio para toda la comunidad, es lo mismo. **(El señor Merino Martínez: No, no La Rioja no es Toledo)**. Con lo cual, vamos a apoyar esta PNL. Perdón, me he equivocado con Toledo, me refería a Logroño, La Rioja.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Socialista, doña Raquel Pedraja Sáinz.

La señora **PEDRAJA SÁINZ**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, Logroño no es provincia, es La Rioja la provincia, pero VOX a su bola, como siempre. **(El señor Segura Just: Comunidad uniprovincial)**. No pasa nada. Allá vamos.

Es curioso porque el Partido Popular parece que solo se acuerda de La Rioja cuando no gobierna y es verdad que durante muchos años ustedes gobernaron en La Rioja y no hicieron absolutamente nada. De hecho, durante muchos años apareció una partida en los Presupuestos Generales del Estado que incluía la ejecución de esta obra y, en ningún momento, la llevaron a cabo; es más, nunca se les oyó quejarse. Por eso es un poco curioso. También entiendo que ustedes son oposición y que al final la crítica es crítica en la oposición, que es totalmente respetable, y que, de hecho, debe existir porque la crítica es buena; pero vamos a ser un poco serios, vamos a poner un poco los pies en el suelo y a decir también las verdades.

En 2017 existía ya el proyecto de esta obra, es cierto, pero jamás lo sacaron a licitación. De hecho, fue en 2019, con un Gobierno socialista, un Gobierno progresista, el Gobierno de Pedro Sánchez, cuando este proyecto se sacó a licitación y, por fin, se pudieron llevar a cabo estas obras y trabajar en algo que es muy importante para toda La Rioja, para Logroño, pero también para toda La Rioja. Por cierto, ya que tienen tanto interés, la anualidad consignada este año se va a ejecutar sobradamente, está trabajándose en ello. Entiendo que se preocupen, me parece correcto, al final somos partidos que trabajamos por La Rioja y me parece muy bien. Ya les digo que se va a ejecutar sobradamente y que no solo eso, sino que, además, las obras van a ir en plazo. Está trabajándose en ello y, salvo imprevistos de última hora, las obras saldrán totalmente en plazo.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley por la cual pedimos proseguir la ejecución de las obras de la ronda sur tal cual están los trabajos vigentes y, además, asignar partidas presupuestarias en los próximos Presupuestos Generales del Estado para que se pueda finalizar esta obra. Con todo, creemos que es una obra muy importante para La Rioja, consideramos que es uno de los puntales de La Rioja del futuro y, por ello, a pesar de que sabemos que esta enmienda no se va a aceptar, sí que votaremos a favor de esta proposición no de ley, porque consideramos que lo importante es La Rioja, lo importante es luchar por ella y lo importante es mejorar las infraestructuras en todo momento.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defender ahora la posición de los distintos grupos, por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, el señor Mayoral Perales tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 35

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

En primer lugar, compartimos plenamente la enmienda planteada por el Grupo Socialista. Nosotros creemos que es una infraestructura básica para La Rioja y la obra está en marcha, los pasos están dados; repito, está en marcha. Además, nos parece bien que desde el Legislativo se siga instando al Ejecutivo precisamente para incentivar que esa obra vaya adelante, que se haga en los plazos y que tenga todo el impulso y el apoyo de las fuerzas políticas de esta Cámara. Siempre es un incentivo para el Ejecutivo saber que cuenta con el apoyo del Legislativo, que estamos aquí para eso, que estamos vigilantes del trabajo que se está realizando desde el propio ministerio sobre la ejecución de obras. Asimismo, tenemos la plena disposición de cooperar para que esto salga adelante, porque, por encima de las cuitas partidistas que hemos podido oír al principio en algunas intervenciones, lo que se tiene que poner encima de la mesa son los intereses de los riojanos y las riojanas. La ausencia de infraestructuras en la Comunidad es histórica y esta es una infraestructura fundamental para la población, por lo que nosotros vamos a seguir apoyando esta obra.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Merino, no sé si quiere posicionarse sobre las dos enmiendas presentadas.

El señor **MERINO MARTÍNEZ**: Ya le he comunicado al Grupo Socialista que no la aceptaríamos porque no cambia la proposición en nada y, lógicamente, respecto a la del señor de VOX, que pide que no se invierta dinero en La Rioja, como riojano nunca podré aceptar ese tipo de enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— RELATIVA A QUE LOS JÓVENES PUEDAN TENER UNA VIVIENDA DIGNA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/003026).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la proposición no de ley número 9, que es la última que vamos a debatir hoy, proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa a que los jóvenes puedan tener una vivienda digna.

Tiene la palabra para defenderla don Juan Ignacio López-Bas.

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

La moción que trae Ciudadanos a esta Comisión hoy, en este caso la última de esta sesión, tiene por objeto volver a poner encima de la mesa uno de los grandes problemas que se dan en España en este momento y que es el problema de la vivienda, tanto en alquiler como en compra, y los problemas que tienen en general los españoles para poder adquirir o alquilar una vivienda, que en el caso de los jóvenes, además, es mucho más grande porque son una generación que se enfrenta al índice de paro juvenil más alto de los países de nuestro entorno —en torno al 40 %— y encima vienen de sufrir ya una crisis económica que se ha visto agravada por la pandemia del coronavirus, que ha afectado muy intensamente a este sector de población.

Por lo tanto, entendemos que es una situación conocida, que es una situación que el Gobierno ha dicho que va a afrontar en su plan enviado a Europa. Pero en esa ley de vivienda —que no termina de salir— lo que nos encontramos básicamente es con una disputa interna en el Gobierno de España entre las dos formaciones que lo conforman, entre el Partido Socialista y Unidas Podemos, porque no se ponen de acuerdo en algunos de los aspectos más concretos, como es, sobre todo, la posibilidad de limitación de los alquileres, como han manifestado constantemente los portavoces de ambas formaciones. Algo que creemos que no debe dar lugar en ningún caso a que no se adopten medidas que sean, evidentemente, de calado y que puedan permitir que los jóvenes, en principio los menores de treinta y cinco años, tengan la posibilidad del acceso tanto al alquiler como a la compra.

La proposición no de ley es conocida ya por todos los grupos parlamentarios. Tengo que decir que hemos llegado a una transaccional con las enmiendas presentadas tanto por el Grupo Popular como por VOX. Voy a aclarar cómo queda la proposición porque entiendo que lo importante de esta proposición no es tanto de dónde venimos, sino a dónde queremos llegar con las medidas que proponemos. Nosotros, evidentemente, mantenemos el punto 1, que es impulsar un plan para el alquiler asequible, para que consigamos tener vivienda en régimen de alquiler social, pasando del 3 al 15 %, en línea con los países de nuestro entorno. En el punto 2 asumimos la enmienda del Grupo Popular en este punto y, por lo tanto, que se cree, en colaboración con las comunidades autónomas y a través de la Conferencia Sectorial de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 36

Vivienda, un mapa interactivo de vivienda de protección social destinada a venta o alquiler en España, pero, además, para que se pueda programar el porcentaje de viviendas que se podrían reservar en régimen de precios tasados para personas menores de treinta y cinco años, en función de la demanda que puede existir en cada una de las comunidades autónomas en ese tramo de edad. Los puntos 3, 4 y 5 quedan igual: introducir un sistema público de préstamos con interés al 0 % por la compra de vivienda para jóvenes menores de treinta y cinco años, cubriendo hasta un 20 % del valor del inmueble, es decir, que hasta ese importe de la adquisición pudiera estar financiado de manera pública sin ningún tipo de interés; acordar con todos los actores políticos una acción coordinada para lidiar con los problemas de la juventud española impulsando un pacto por el futuro y tomar medidas para aumentar la oferta de vivienda en zonas de mayor demanda, evitando medidas basadas en el control y regulación de precios por su falta de seguridad jurídica y los efectos contraproducentes en la facilidad de acceso a la vivienda. La sexta medida es instar a la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AIReF, a que evalúe el impacto de los gastos y reducciones fiscalmente deducibles en el artículo 23 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del impuesto de la renta a las personas físicas, para poder tener una base sobre la que calcular realmente cuáles son las mejores medidas de carácter fiscal que se pueden aplicar para favorecer el alquiler de vivienda. En séptimo y octavo lugar, asumimos la enmienda del Grupo Popular para crear un programa de créditos vinculados al Plan Estatal de Vivienda para rehabilitación de viviendas en el mercado libre, donde se establezca por convenio con las administraciones públicas la puesta a disposición de las viviendas rehabilitadas para alquiler —en este caso no tanto para adquirir, sino para alquilar— a jóvenes de entre dieciocho y treinta y cinco años. Igualmente, asumimos de manera parcial la enmienda de VOX en cuanto a que se fomente la colaboración entre la Administración pública y las entidades privadas, a efectos de aumentar el parque de viviendas de protección oficial.

Entendemos que es una proposición no de ley que tiene un marcado carácter social y, además, dirigido a favorecer la posibilidad de adquirir o de alquilar viviendas por el sector más joven de nuestra población, por aquellas personas menores de treinta y cinco años, que son los que más problemas tienen para acceder a una vivienda. Por tanto, con las enmiendas introducidas que he dicho, solicitamos el voto favorable del resto de grupos parlamentarios.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para presentar la enmienda del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra doña Cristina Esteban Calonje.

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

En la última década nuestros jóvenes alcanzaron máximos de un 55 % de paro, un 40 % de riesgo de pobreza y más del 8 % de personas jóvenes se encontraban en situación de pobreza material severa. Son datos del Observatorio de Emancipación del Consejo de la Juventud de España, datos que se corresponden con el final de quizás la peor década que ha vivido la juventud en democracia, si es que la que empieza ahora no es incluso peor. Algunos de nuestros jóvenes logran emanciparse con el riesgo de tener que volver a la casa familiar meses después por no poder afrontar el pago de suministros y demás facturas o de depender económicamente de otra persona por no poder utilizar la calefacción o vivir en malas condiciones, sin luz, sin ventilación o sin espacio. Así, un 82,3 % de jóvenes no pueden emanciparse y la edad media de emancipación en España se sitúa en los veintinueve años. Es el peor dato de emancipación juvenil en España desde 2002. Hay una alta incidencia en este grupo de edad de trabajos temporales. No pudieron acogerse a un ERTE quienes estaban trabajando en unas prácticas extracurriculares o incluso quienes trabajaban a tiempo parcial compaginándolo con sus estudios. Pese a la ralentización en los precios de alquiler y los bajos tipos de interés, la vivienda sigue siendo inalcanzable para la mayoría de los jóvenes. Para alquilar o comprar una vivienda un joven asalariado tendría que destinar el 90,7 % o el 60,4 % de su sueldo neto respectivamente, cronificándose su incapacidad de ahorro.

De manera generalizada el gran problema del acceso a la vivienda es la falta de oferta, y esto incluye, claro, a los jóvenes. El Banco de España advirtió de lo pernicioso que podría resultar para la oferta de vivienda la limitación de precios de alquiler. Hoy, un año después de la implantación de esta medida en Cataluña, la oferta se desploma un 42 % y apenas incide en el precio. Asimismo, el Banco de España indica que las políticas de vivienda más efectivas son aquellas que incrementan de manera estable la oferta de vivienda en arrendamiento a disposición de los sectores de población más indefensos. Este tipo de políticas suelen implementarse a través de una combinación de estímulos al sector privado, para que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 37

este facilite un incremento progresivo y sostenido de la oferta, y de una provisión pública de vivienda de alquiler. Por tanto, desde Banco de España se aboga por favorecer la participación del sector privado en la construcción de vivienda dirigida al alquiler a través de la seguridad jurídica y de la dotación de garantías y beneficios fiscales por parte del sector público.

El acceso a la vivienda por parte de la juventud no debería ser un mal endémico sin solución, hay que sacar la ideología populista de las políticas de vivienda; limitar las rentas de alquiler es una temeridad y ya está comprobado; es como decir que vamos a imprimir más billetes para que haya más dinero. Para facilitar el acceso a la vivienda hay que acortar plazos, facilitar trámites, abaratar licencias, construir vivienda de alquiler social, contar con el sector privado, reactivar el sector inmobiliario e incrementar la oferta y la seguridad jurídica.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defender ahora la enmienda presentada por el Grupo Popular tiene la palabra doña María Soledad Cruz-Guzmán García.

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

Es una realidad inapelable —y yo creo que con la que todos los grupos políticos estamos de acuerdo—, nuestros jóvenes están pasando por una situación crítica. Ya lo vivimos en el fin de la era Zapatero, cuando jóvenes ingenieros, arquitectos, médicos, albañiles o transportistas tuvieron que salir de nuestro país ante las altas tasas de paro para poder comenzar a desarrollar su actividad profesional fuera de España. En los tres últimos años de la legislatura del presidente Zapatero más de 700 000 jóvenes emigraron para poder forjarse un futuro alejados de nuestro país. Hoy sufrimos un anormal desempleo juvenil con respecto a Europa, cercano al 40 %, y los jóvenes se han convertido en un colectivo en riesgo de pobreza, según el último informe Juventud en España de Pablo Simón, una situación que es incompatible con cualquier planteamiento de independencia.

Nuestros jóvenes, tal y como ha relatado el portavoz del Grupo Ciudadanos y supongo que relatarán el resto de los portavoces, se encuentran con insalvables obstáculos para poder tener acceso a su propia vivienda: sueldos bajos, alta tasa de temporalidad y falta de acceso a la financiación. Aunque cargada de buenas intenciones, a la PNL presentada que debatimos ahora deberían sumarse medidas concretas. El Grupo Ciudadanos propone aumentar del 3 al 15 % el número de viviendas para el alquiler, pero la pregunta no es cuánto, sino cómo es posible producir este aumento. Nuestros jóvenes necesitan medidas urgentes y ya hemos constatado la rapidez del Gobierno para el desarrollo de nuevos parques de vivienda, velocidad tortuga. Si añadimos a esta lentitud el desmantelamiento de las políticas del Partido Popular en materia de vivienda, el resultado es el caos actual en el que se encuentran los jóvenes frente al acceso a la vivienda. A la medida para desarrollar un mapa interactivo de viviendas en colaboración con las comunidades autónomas —interesante por la movilidad laboral de los jóvenes y su capacidad de adaptación a otros territorios— nuestro grupo ha añadido programar un porcentaje de los inmuebles gestionados por las administraciones públicas a precio tasado para los jóvenes. Una propuesta que hemos transaccionado y que presentaremos al resto de los grupos. También hemos podido sumar a la propuesta de Ciudadanos el desarrollo de un programa de créditos vinculado al Plan Estatal de Vivienda para la rehabilitación en el mercado libre y puesta a disposición de manera temporal.

Por último, me ha sorprendido que por ahora ningún otro grupo haya solicitado una implicación directa del ministerio a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, ya que en el documento estrella del Gobierno enviado a Bruselas no hay ni una sola frase relacionada con la vivienda y los jóvenes. Increíble. Nuestro grupo proponía con cargo a dicho fondo un sistema de avales con garantía del Estado que cubriera el cien por cien de la cuantía de la compra en créditos hipotecarios para la primera vivienda de los jóvenes, porque es una de las principales causas que impiden la compra de esta primera vivienda. Esta medida no ha sido aceptada por el grupo proponente, pero esperamos que al menos el Gobierno tome nota de nuestra proposición por el bien de estos jóvenes que buscan solución habitacional.

Termino esperando que el resto de los grupos vean, como nosotros, esta proposición no de ley urgente y necesaria y a la que el Gobierno debería comprometer todo su esfuerzo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, para tomar posición, don Isidro Martínez Oblanca. Tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 38

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

Me parece muy acertada esta iniciativa del Grupo Parlamentario Ciudadanos que pone el acento en uno de los principales problemas de nuestra sociedad, que es el que afecta a los jóvenes, un segmento de población que debería formar parte permanentemente de las grandes prioridades políticas de España. Sin embargo, vemos que las cifras de desempleo juvenil son pavorosas, casi del 40% como se ha recordado aquí antes, y sin trabajo es imposible abrirse un porvenir, formar una familia y tener un futuro.

Esta tarde yo ya he emplazado a la nueva ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a acometer políticas sectoriales urgentes y esta de la vivienda y de la vivienda digna para los jóvenes españoles es una de ellas. Porque si somos incapaces de dar una respuesta a las demandas de nuestros jóvenes, tendremos en España un problema añadido derivado del reto demográfico, el envejecimiento de la población y la galopante pérdida de habitantes de la que nos viene alertando el Instituto Nacional de Estadística desde hace años.

Apoyaré los seis puntos de esta proposición no de ley de Ciudadanos, que ha defendido el señor López-Bas, y agradecería un esfuerzo para transaccionar un texto con los grupos enmendantes, aunque me temo que ni así saldrá adelante una iniciativa que refleja una de las grandes lagunas del Gobierno en relación con los jóvenes y específicamente con sus condiciones para acceder a una vivienda digna.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Hoy Ciudadanos nos trae una proposición no de ley que expone cuál es su receta en materia de la vivienda: bajar los impuestos a los propietarios, favorecer las dinámicas de la burbuja inmobiliaria y, sobre todo, no regular los precios, no intervenir en el mercado. A mí, como creo que a cualquier persona mínimamente politizada y de izquierdas, al leer este tipo de ideas siempre me viene una pregunta a la cabeza, ¿a qué intereses sirven estas propuestas? Si Ciudadanos consigue lo que pretende, ¿quién viviría mejor, un gran propietario que quiere aprovechar la indecente inflación en los precios del alquiler o una pareja joven normal y corriente que aspira a encontrar un piso por menos de 600 euros en Tarragona, Alacant o Maó, por poner un ejemplo?

Señores diputados, hace más de un año que está en vigor la legislación catalana de contención de los precios del alquiler. Esta norma jurídica es fruto del impulso de la ciudadanía organizada por el derecho a una vivienda digna en una sociedad, la catalana, con un consenso social sólido alrededor de dicha necesidad. Estas reivindicaciones del Sindicat de Llogateres, entre otros, cristalizaron en un gran acuerdo en el Parlament de Catalunya liderado por Esquerra Republicana y que contó con multitud de apoyos, desde Junts per Catalunya hasta la CUP pasando por En Comú Podem. Cataluña ha sido pionera en el Estado en materia de vivienda, pero no ha hecho ninguna apuesta extravagante. Antes que nosotros grandes ciudades de referencia mundial, como Berlín o París, ya habían adoptado políticas parecidas de contención de alquileres.

Para concluir, existe un gran movimiento en defensa del derecho a la vivienda en Cataluña, pero también en el conjunto del Estado. Recientemente, se ha conocido la intención de presentar una proposición de ley en defensa del derecho a la vivienda en este Congreso que, recogiendo el espíritu de la ley catalana, acometa una regulación valiente del mercado de la vivienda.

Vamos a votar que no a esta PNL, supongo que no es ninguna sorpresa. Opinamos que debemos trabajar menos para mantener los privilegios de los grandes propietarios y más para acoger las iniciativas que vienen de la ciudadanía organizada.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Doña Pilar Garrido Gutiérrez toma la palabra ahora por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

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

Ya adelanto que mi grupo votará no a esta propuesta, por varias razones que paso a explicar. Primera, porque no estamos de acuerdo en el enfoque para abordar la situación de emergencia habitacional y tampoco en las medidas concretas. Respecto al enfoque, partimos siempre de una perspectiva totalmente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 39

errónea, esa perspectiva que nos llevó a la gran crisis de 2008 y en la que se empeñan una y otra vez. La vivienda no es solo una mercancía. La libertad de mercado que ustedes tanto defienden no provoca un mercado equilibrado y justo, provoca y provocó la crisis de 2008. Ustedes hablan de no intervenir, pero es que la libertad de mercado en el mercado inmobiliario no existe, es decir, hay una regulación existente que favorece a los grandes fondos, a las socimis. Si no, ¿por qué hay más de 400 000 viviendas que han caído en manos de los fondos buitres? Porque hay una regulación que favorece la especulación de los fondos buitres. Por lo tanto, primero, se basan en un error, en esa libertad de mercado que significa intervención, pero intervención en defensa no de los intereses generales y de la ciudadanía, sino en defensa de los intereses privados, que son los que las derechas representan hoy aquí, las que van a apoyar esta moción. Por otro lado, siempre oigo esa idea, que es muy falsa, de más oferta. No, si oferta tenemos, si hay mucha vivienda en el Estado español, el problema es que no hay vivienda asequible, ese es el problema, el problema no es falta de vivienda, sino falta de vivienda asequible.

Por todo esto, tenemos a los jóvenes en una situación, como decían ustedes, muy dramática. Alquileres —yo hablo de Euskadi— de 1040 euros de media, con jóvenes que cobran poco más de 1000 euros; subidas en los últimos años del 25% de la renta de alquiler; más del 65% de las familias vascas gastan más del 40% de su sueldo en el alquiler. Esto hace que la emancipación de la juventud en el Estado español sea un sueño. Si hablamos de chavales y chavalas entre veinte y veinticuatro años estamos en un 7% frente a casi un 50% en Alemania y si hablamos de personas de veintinueve años estamos en España en un 37% frente a un 81% en Alemania. No tenemos parque público en alquiler, ya lo sabemos. Por lo tanto, hay que tomar medidas urgentes y esas medidas pasan por el control de los abusivos precios del alquiler, no hay otra —se ha visto que en Cataluña funciona, como ha funcionado en otras ciudades europeas—, y pasa también por la lucha contra la vivienda vacía. Porque hay mucha vivienda, vivienda no asequible o vivienda vacía. La referencia la tuvieron ustedes ayer en Berlín, referéndum para socializar 240 000 viviendas. No estamos hablando de ejemplos venezolanos —los que a ustedes les gusta mencionar—, sino que hablamos de una ciudad muy europea, que suele ser referente en muchas políticas públicas.

Esa es la hoja de ruta y, por eso, votaremos no a esta propuesta. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, doña Eva Bravo Barco, tiene usted ahora la palabra.

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

Ciudadanos somete a consideración una PNL sobre el acceso a la vivienda de los jóvenes. Se trata de una PNL bastante parecida a otra iniciativa que ya fue rechazada en el Pleno el pasado 8 de junio.

Señorías, les repito lo que les dije entonces, creemos que pocos debates son tan importantes como este, pues pocos asuntos son tan relevantes como la situación de nuestros jóvenes en todos los ámbitos, pero especialmente en cuanto a su acceso a la vivienda. Por tanto, nos parece que es un debate necesario, nos parece que aciertan con el objeto de su PNL, sin embargo, no lo hacen con las soluciones que plantean, algunas por imprecisas, otras porque no se puede instar al Gobierno a hacer algo que ya está haciendo y otras por equivocadas.

Ustedes piden bastantes cosas, un plan de alquiler asequible, pero ese plan ya existe, lo explicé, además, la ministra en su comparecencia aquí en sede parlamentaria hace dos semanas. Piden un pacto por la juventud, pero sin concretar en qué consiste ese pacto. Piden que la AIReF evalúe los beneficios fiscales de 2006, pero ya lo hizo y, además, los consideró suficientes. Incluso en su PNL piden también y de manera preventiva —por pedir que no quede— que el Gobierno no haga algo, que no regule los precios de los alquileres.

Señorías, la vivienda de los jóvenes es una prioridad para nosotros, los socialistas, y prueba de ello es que, tras años de recortes de Gobiernos de la derecha en los que se abandonó totalmente el impulso de la construcción de parques públicos de vivienda y en los que se vendieron viviendas públicas a los fondos de inversión especulativos tras la liberalización del suelo —lo que nos llevó a disparar los precios y el aumento de los desahucios de nuestros jóvenes—, el actual Gobierno sí ha actuado. En sus primeros presupuestos subió la partida para vivienda en un 373%, ha puesto en marcha la construcción de 100 000 viviendas para alquiler social, ha impulsado ayudas a los jóvenes para el alquiler de hasta 900 euros mensuales, ha extendido la ayuda de los 10 800 euros destinados a la adquisición de vivienda de los jóvenes en los núcleos de menos de 5000 habitantes, ha mejorado la estabilidad del arrendatario al aumentar la prórroga forzosa de tres a cinco años y recientemente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 40

la ministra nos anunció que en el Plan Estatal de Vivienda 2022-2025 se van a destinar nuevos recursos para ayudar a los jóvenes.

En definitiva, señorías, estamos preocupados por el problema y ya estamos buscando soluciones, pero soluciones más precisas de las que ustedes nos plantean. Por lo tanto, votaremos que no a su PNL.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: No sé si los distintos grupos tienen contabilizados sus miembros, si les falta alguien, si hay que esperar a alguien. **(Pausa)**.

Comenzamos las votaciones. Vamos a ir de la uno a la número diez, como estaban presentadas estas PNL. Proposición no de ley número 1.º relativa a la recuperación íntegra de los servicios ferroviarios a la Comunidad Autónoma de Galicia, presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 2.º relativa a acometer de forma urgente las principales actuaciones en materia de transporte y vivienda incluidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, presentada por el Grupo Socialista. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 33; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 3.º sobre el impulso de la rehabilitación edificatoria, presentada por el Grupo Socialista. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 23; abstenciones, 11.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la proposición no de ley número 4.º sobre el traspaso de las competencias y recursos en materia ferroviaria a la Comunidad Valenciana, presentada por el Grupo Republicano. Se procede a votar la transaccional, que supongo que tendrán todos ustedes.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 19; en contra, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 5.º por la que se insta al Gobierno a construir la circunvalación conocida como ronda norte en Oviedo, para prolongar y completar la insuficiente ronda sur existente actualmente. Se vota en los términos de la transaccional presentada, que imagino tendrán todos ustedes.

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

El señor **PRESIDENTE**: Al haber empate, se va a ponderar y les digo ahora el resultado. **(Pausa)**.

Hecha la ponderación, los 17 síes son 160 en el Hemiciclo con esta ponderación y los 17 votos en contra serían 155. Queda aprobada en los términos presentados la proposición no de ley número 5.º **(Aplausos)**.

Proposición no de ley número 6.º sobre la reducción de las tarifas aeroportuarias en línea con la propuesta de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la proposición no de ley número 7.º, relativa a impedir una subida de las tarifas aeroportuarias pagadas por las aerolíneas de la gestora aeroportuaria AENA, presentada por el Grupo Parlamentario VOX. Se vota con la autoenmienda de VOX.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 495

27 de septiembre de 2021

Pág. 41

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 8.º relativa a solicitar que se aceleren los trabajos de la ejecución de las obras de la ronda sur de Logroño, autovía A-68, tramo Arrúbal-Navarrete, presentada por el Grupo Popular. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 33.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la proposición no de ley número 9.º relativa a que los jóvenes puedan tener una vivienda digna, presentada por el Grupo Ciudadanos. Se vota en los términos de la transaccional que tienen todos ustedes.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Me trasladan sobre la proposición no de ley número 5.º que hemos ponderado que la ponderación daba 172 síes y 155 noes. Había dado un dato incorrecto. Sale igual, pero para que conste en el *Diario de Sesiones* el dato correcto.

Pasamos a la proposición no de ley número 10.º, última, por la que se insta al Gobierno a negociar de forma inmediata con el Govern de la Generalitat la ampliación del aeropuerto de El Prat, presentada por el Grupo Plural. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 11; en contra, 4; abstenciones, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Levantamos la sesión. Muchísimas gracias, señorías.

Eran las siete y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-495