



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 598

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 25

celebrada el jueves 24 de febrero de 2022

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Modificación del orden del día	2
Proposiciones no de ley:	
— Relativa a impedir que se establezca un sistema de pago para todas las carreteras de alta capacidad de nuestro país. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/002543)	2
— Sobre el impulso de la rehabilitación de edificios públicos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002500)	6
— Relativa a favorecer la disponibilidad de suelo para la ejecución de 20 000 viviendas sostenibles para alquiler social. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002958)	11
— Sobre salvamento marítimo en la isla de Tenerife. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/003082)	15
— Relativa al impulso de un sistema de transporte ferroviario público que siga criterios de accesibilidad, calidad, vertebración territorial y sostenibilidad ambiental, económica y social. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/003420)	20
— Relativa a la mejora de los actuales servicios ferroviarios entre Lugo y Ourense. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003629)	25

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

— Relativa a impulsar el estudio del soterramiento de la línea ferroviaria a su paso por San Andrés del Rabanedo (León). Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/003692)	30
— Sobre el impulso del ferrocarril en Tenerife y Gran Canaria. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/003698)	33
— Relativa a fomentar el transporte ferroviario entre la población infantil y adolescente. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003725) ...	37
Votaciones	42

Se abre la sesión a las once y veinticinco minutos de la mañana.

MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A IMPEDIR QUE SE ESTABLEZCA UN SISTEMA DE PAGO PARA TODAS LAS CARRETERAS DE ALTA CAPACIDAD DE NUESTRO PAÍS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/002543).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Vamos a dar comienzo a la sesión.

Antes del inicio, les queríamos notificar que la señora De las Heras nos ha solicitado, por motivos justificados, cambiar el orden del orden del día, pasando el primer punto al segundo lugar y el segundo punto al primero. No sé si alguien tendría algún inconveniente. **(Pausa).**

También les recuerdo los tiempos de intervención. El grupo proponente tiene un tiempo de seis minutos para la defensa de la iniciativa, cuatro minutos los grupos enmendantes y dos minutos y medio los restantes. Asimismo, les recuerdo que, si están ustedes conformes, se va a proceder a votar todas las iniciativas al final de la sesión, eso sí, en el orden establecido en el orden del día.

Empezamos por el punto 2 del orden del día, proposición no de ley relativa a impedir que se establezca un sistema de pago para todas las carreteras de alta capacidad de nuestro país, del Grupo Parlamentario VOX.

Damos la palabra a ese grupo.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Gracias, señora presidente. Quiero dar las gracias al resto de grupos parlamentarios por permitir la alteración del orden.

Mi grupo parlamentario trae hoy a esta Comisión lo que piden los españoles, evitar que su afán confiscatorio se grave en las carreteras con un nuevo impuesto. El espectro político del Gobierno es tan versátil que tan pronto vemos al Gobierno compensando a sociedades concesionarias y autopistas con casi 100 millones de euros para bonificar peajes existentes, como ya hicieron en los presupuestos, como gravando las carreteras de todo el territorio español. Y es que este Gobierno, en Consejo de Ministros de hace casi un año, asumió el compromiso con Bruselas de desarrollar un sistema de pago por uso de la red de vías de alta capacidad, el cual se implementará supuestamente a partir del año 2024, tanto en carreteras nacionales como regionales, aplicándose a todos los usuarios por igual, profesionales y particulares. Al margen de que son partidarios de crear y subir impuestos a los españoles para empobrecerlos, lo cual ya no nos sorprende, resulta que en esta ocasión, además, se han topado con una doble o incluso triple y hasta cuádruple y quíntuple imposición. Actualmente tenemos el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, que grava la titularidad de los mismos para circular por las vías públicas; el impuesto especial de hidrocarburos; el IVA derivado de la adquisición de vehículos y el impuesto de matriculación. Sería el quinto impuesto para los automóviles. Y ahora nos vienen con que no tienen fondos para el mantenimiento de las carreteras. Nos toman por tontos. Si hay una deuda de 8000 millones de euros en la conservación de carreteras, no es por la falta de ingresos, sino por la nefasta gestión que hace este Gobierno de los mismos.

Escuchen bien el dato. Solo con los impuestos directos al coche se cubre el déficit acumulado y se paga la conservación de las carreteras los próximos veinte años. Las matemáticas son tozudas. El

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 3

Ministerio de Transportes destinó 950 millones de euros en 2019 a conservación de carreteras y 953 millones en 2020, es decir, cerca de 1000 millones de euros al año. Pues bien, según la Agencia Tributaria, la recaudación total del Estado a través de impuestos a los carburantes ascendió en 2019 a 19804 millones y en 2018 a 18600 millones. Solo un año de recaudación a través de impuestos a carburantes sufraga la deuda y da para el mantenimiento de otros once años. Y si además añadimos lo recaudado por la venta y utilización del coche en 2019, las arcas públicas recibieron 9500 millones de euros por estas adquisiciones, 4800 de IVA, 615 de impuestos de matriculación y 2920 de impuestos de circulación. En resumen, en 2019 el Gobierno ha obtenido un beneficio procedente de los automovilistas de 29300 millones de euros. Si el mantenimiento anual supone unos 1000 millones y la deuda es de 8000, cubrimos la deuda y pagamos el mantenimiento otros veintiún años, y nos quieren hacer creer que no hay dinero y que será la abuelita con su pensión la que tendrá que pagar el mantenimiento de las carreteras. ¡Qué sinvergüenzas!

Lo que realmente se esconde detrás de este impuesto es siniestro: la Agenda 2030. En 2030 no tendrás nada y serás feliz, frase protagonista del Fondo Monetario Internacional, que ha vuelto a recordarse en el último Foro Económico Mundial, celebrado en Davos, con China como invitada especial. Esto es un expolio —sí— intencionado —también— para cumplir a pies juntillas la globalista Agenda 2030 de sus amos en detrimento de los españoles. ¿Quién le va a decir a un trabajador que tiene que pagar cada día por ir a trabajar en su propio vehículo? ¿Quién le va a decir a los transportistas que tendrán que pagar por llevar abastecimiento a los hogares y que, gracias a este nuevo impuesto, se encarecerán sus productos y se dificultará su exportación? ¿Quién le va a decir a la clase trabajadora española que no van a poder ir a ver a su familia a la provincia de al lado en su propio coche porque lo impone una agenda globalista de oscuros intereses? No sé qué opinará el resto de señorías, pero mi grupo parlamentario está totalmente en contra de gravar a la clase trabajadora con impuesto de circulación, impuesto de hidrocarburos, tasas de adquisición de vehículos, impuesto de matriculación y, además, impuesto de carreteras. Por eso, solicitamos que se retire el compromiso asumido por el Gobierno con Bruselas de implantar un sistema de pago a las carreteras de alta capacidad.

También dicen que son los ciudadanos los que tienen la culpa del cambio climático, y nos echan en cara un principio sacado de la manga de «quien contamina, paga». Sin embargo, a los que nos encontramos en jets privados y helicópteros es al señor ‘Falconetti’ y a la ‘Fashionaria’, que utilizan el Puma y el Falcon para ir a la Cumbre del Clima, para no dar explicaciones de sus másteres *fake*, para acudir al infame Consejo de Ministros de los indultos, para visitar al Papa y los viajes que oculta al Congreso porque los califica como materia especialmente sensible. La desfachatez y sinvergüenzonería de este Gobierno ha sobrepasado límites insospechables, y de ahí que España haya pasado de ser una democracia plena a defectuosa en el último año, según *The Economist*.

En resumidas cuentas, la política impositiva de este Gobierno se esconde detrás de nombres aparentemente simpáticos, como la Ley de movilidad sostenible o la transición ecológica, pero no suponen más que la invención de nuevos impuestos para que los ciudadanos no puedan utilizar sus vehículos debido al elevado coste que supondrá; quieren convertir los coches en bienes de lujo. Los perjudicados, al final, los de siempre: la clase trabajadora. Por eso, pedimos el apoyo del resto de grupos parlamentarios para evitar este nuevo atropello del Gobierno con un nuevo sistema de pago que afectará a transportistas, trabajadores y ciudadanos.

Muchas gracias.

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

A continuación, en trámite de toma de posición, y en nombre de sus respectivos grupos, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señora presidenta. Buenos días, señoras y señores diputados.

Resulta muy pertinente esta iniciativa del Grupo Parlamentario VOX, que incide en una preocupación latente en la sociedad española, relativa a la nueva fórmula recaudatoria que el Gobierno de Pedro Sánchez quiere sacarse de la manga a cuenta del pago por el uso de las vías de alta capacidad, que afectará a todos los españoles y que, por vez primera en la historia de España —más de cinco siglos después—, supondrá el pago por el uso de las vías públicas, que quiere decir vías del pueblo.

Señorías, doy por reproducidos los argumentos en contra de esta medida que ya utilicé en el Pleno del Congreso durante una interpelación específica a la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 4

Urbana. Ese mismo día, otro diputado —en este caso del Grupo Popular, el señor Lorite— también realizó una —a mi juicio— brillante interpelación sobre este mismo asunto. Esta medida es lesiva para el conjunto de la economía, y más aún para el sector del transporte de mercancías, que ya ha expresado contundentemente su rechazo, al igual que varias comunidades autónomas y parlamentos autonómicos, a los que me temo que se va a orillar.

Hay poco más que añadir. Estamos ante otro ejemplo, ante otra muestra de saqueo al bolsillo del conjunto de la sociedad. También para la innovación recaudatoria, la izquierda se las ingenia con todo tipo de argucias y mecanismos, y la creación de un sistema de pago en todas las carreteras de alta capacidad forma parte de esa factoría recaudatoria sobre la que expreso, una vez más, mi rechazo. En consecuencia, respaldaré la iniciativa que ha defendido la señora De las Heras.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Bildu, el señor Ruiz de Pinedo. **(Pausa)**. Parece que no está. ¿El Grupo Parlamentario Vasco quiere intervenir? **(Pausa)**. Tampoco. ¿Ciudadanos?

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, presidenta. Señorías, buenos días.

Nosotros no vamos a apoyar con nuestro sí esta proposición no de ley, pero es verdad que tampoco vamos a votar que no: nos vamos a abstener. Creo, además, que es la postura más coherente en este momento ante una situación que, de una vez por todas, deberíamos empezar a tratar en serio todos los grupos parlamentarios. Hace unos días debatíamos sobre la inconstitucionalidad y la doble imposición que suponía un impuesto local como el de la plusvalía, y nosotros precisamente decíamos que eso era así, pero que teníamos que garantizar también la correcta financiación de los entes locales. Y con los peajes, creemos que pasa lo mismo. El problema es que no se trata simplemente de decir sí a un peaje o no a un peaje; se trata de que tengamos, de una vez por todas —y nosotros se lo hemos reclamado en multitud de ocasiones ya al Gobierno—, un modelo de financiación del mantenimiento de las vías de circulación en España, porque es la vía de transporte dentro de nuestro país, incluso de nuestro país hacia otros lugares, la vía de comunicación y de transporte de nuestras propias mercancías, y todavía no tenemos resuelto ni cómo vamos a diseñar nuestra red de carreteras ni, desde luego, cómo la vamos a financiar. Somos conscientes de que existe un déficit tremendo en el coste de su mantenimiento, de más de 8000 millones de euros acumulados, y todavía no sabemos o no hemos decidido —ni siquiera hemos empezado a debatir— cómo lo vamos a solucionar. El problema de este asunto es que cuando llega un partido al Gobierno ya no quiere adoptar aquello que decía que había que hacer en la oposición, y cuando se está en la oposición se critica que el que está en el Gobierno no hace aquello que decía que se tenía que haber hecho.

Miren, yo una vez, medio en broma, medio en serio, le decía al PSOE que quizá lo que tenía que hacer era nombrar un ministro de Transportes y Movilidad del PNV, en concreto al señor Barandiaran —que creo que no está por aquí—, porque es el único que de verdad en alguna ocasión ha puesto una medida encima de la mesa, una propuesta encima de la mesa —la comentó, además, en un Pleno del Congreso— y nosotros, al menos en Ciudadanos, nos congratulábamos de que tuviéramos algo sobre lo que debatir. Lo que pasa es que, evidentemente, no era una propuesta del Gobierno, que es lo que echamos de menos. Yo creo que no es de recibo que sigamos negando la necesidad de llevar a cabo los mantenimientos correctos de nuestras vías de comunicación, de nuestras carreteras, de nuestras autovías y de nuestras autopistas, pero tampoco es de recibo, efectivamente, querer pegar hachazos fiscales —al menos de una manera descoordinada— cuando en unos sitios se van a imponer de nuevo peajes y en otros sitios, sin embargo, se están quitando.

Nos abstendremos, porque creemos que es una inutilidad entrar en este debate hasta que no tengamos una propuesta, y en ese aspecto sí pedimos al Gobierno que, de verdad, se ponga manos a la obra.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Bel.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 5

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

Nosotros vamos a votar que no a esta propuesta, y quisiéramos hacer un llamamiento —creo que vamos a tener ocasión a lo largo de los próximos meses— para hacer un debate sereno y tranquilo. Entiendo que alguien pueda decir: no, yo quiero que las vías de alta capacidad sean absolutamente gratuitas. De acuerdo, a mí me parece bien, pero no sean populistas en el momento de defender esta posición. Expliquen a la gente por qué es legítima incluso su oposición; es decir, que si quieren que sean gratuitas, sepan todos que esto no quiere decir que no nos cuesten, porque las vamos a pagar entre todos. Aquí el debate es si el mantenimiento de las vías de alta capacidad debe estar sufragado por los impuestos de todos, los usuarios y los no usuarios, o bien si el mantenimiento de las vías de alta capacidad tiene que ser sufragado esencial o parcialmente por los usuarios, porque gratis no hay nada. Nada es gratis, ustedes deben saberlo y, por tanto, no digan que esto es un problema o un hachazo fiscal. No, el hachazo fiscal para el mantenimiento de las carreteras de alta capacidad lo vamos a tener todos, o bien a través del presupuesto general del Estado o de los presupuestos de las comunidades autónomas, o bien a través de los que las utilizan. Por tanto, vamos a tener ocasión de posicionarnos —espero que así sea— cuando el Gobierno presente la ley de movilidad sostenible —que es una ley importante—, con tranquilidad, con las comparecencias necesarias, con la reflexión, el debate y el análisis de las diferentes posibilidades. Yo creo que el sistema debe ser de una forma más o menos —la que sea— clara y generalizada, y entiendo que se deberá distinguir entre la tipología de las carreteras, porque no son lo mismo las carreteras básicas regionales que las vías de alta capacidad. Por ello, en esta ocasión, vamos a votar en contra.

Ya saben cuál es nuestra posición. Nosotros habíamos planteado diferentes posibilidades para financiar el mantenimiento de estas vías, pero, en todo caso, les pido a los que no lo compartan, que me parece razonable desde su perspectiva, que no hagan populismo ni demagogia sobre este tema, sino que sean claros y expliquen a la gente que esto no es que nos lo vaya a pagar Francia o la Unión Europea; no, no, lo vamos a pagar entre todos. Por lo tanto, debemos priorizar nuestras posiciones.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra señor Lorite.

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

Quiero empezar agradeciendo su intervención a un gran parlamentario, como es el señor Martínez Oblanca, y coincidir con él en la oportunidad de esta iniciativa que hoy se trae a debate, que es similar a otras que se han planteado en otros momentos en esta Cámara con motivo de interpelaciones y, por supuesto, mociones consecuencia de interpelaciones.

Estamos ante una medida que, sin duda alguna, lastrará la necesaria recuperación de la economía española, como es la imposición de peajes. Pero, además, es una medida que viene en un mal momento, en un momento en el que tenemos una tendencia inflacionista, en el que tenemos un episodio de subida masiva de impuestos, de subida masiva del precio de la luz o de los carburantes. Además, no solamente no es el momento, sino que tampoco son las formas. Y digo que no son las formas porque parte de un engaño, un engaño que se ha producido al Comité Nacional del Transporte por Carretera, órgano consultivo del sector del transporte, al que por dos veces se le ha prometido no imponer ningún tipo de tarificación de pago por uso, en definitiva, de peajes, sin el acuerdo con el sector.

Señorías, no ha habido acuerdo con el sector ni con nadie, por la sencilla razón de que no se ha dialogado absolutamente con nadie, ni con los grupos parlamentarios, ni con el sector del transporte, ni con los consumidores, ni con los usuarios, ni con los agentes económicos y sociales. Yo quisiera incidir en algún argumento que ya se ha esgrimido, como es, por ejemplo, esa recaudación de más de 30 000 millones de euros que recibe el Estado anualmente por el sector del transporte, con lo cual se puede paliar ese déficit en materia de conservación y mantenimiento. Seopan y las patronales del sector de la construcción valoran que para una correcta conservación y mantenimiento de nuestra red estatal de carreteras haría falta un volumen total de 2000 millones de euros. Por tanto, se quedaría perfectamente cubierto. Por ello, creo que el Gobierno, además de actuar unilateralmente, con engaños y con falta de diálogo, actúa con demagogia. Porque, señorías, ¿me podrían explicar si no es demagogia el hecho de eliminar peajes en las autopistas españolas, mientras se está preparando un procedimiento de tarificación?

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 6

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

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

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

Hoy tenemos en esta Cámara, en esta Comisión, un debate que no es la primera vez que se da en el Congreso ni en los últimos meses. Curiosamente, queríamos ver cómo han ido cambiando sus posiciones y, sobre todo, las alianzas con los distintos grupos políticos después de lo que ha pasado en las últimas semanas en algunos partidos políticos. Lo que vemos es que Ciudadanos se separa de VOX y se separa del PP, y esto es algo que nos alegra y que abre la puerta a que podamos debatir sobre algo, que creo que es imprescindible en esta Cámara. El Gobierno propone que abramos un debate sereno y tranquilo entre todos los grupos parlamentarios para ver cómo se mantiene o cómo se financia el mantenimiento de la red viaria. Y lo que hemos visto es —y eso es lo más importante de la intervención de hoy— que el nuevo Partido Popular sigue atando su destino a VOX, un partido que no cree en Europa, un partido radical y que en cualquier país de la Unión Europea tendría un cordón sanitario. **(Rumores)**. Ese es el nuevo Partido Popular. Era interesante ver cómo iba a ser la intervención de hoy, era interesante ver qué nos ofrece el nuevo Partido Popular, y vemos que nos ofrece más de lo mismo o algo peor de lo que ya habíamos visto, y eso es lo que de verdad nos tiene que preocupar a todos los españoles y lo que de verdad nos preocupa a nosotros.

En cuanto a qué haría el Partido Popular si estuviera en el Gobierno, si vuelve al Gobierno alguna vez —que dudo que vuelva, sobre todo en solitario; volvería de la mano de su socio, VOX—, hará lo que tenía previsto hacer hace varios años, cuando era ministro Iñigo de la Serna. Había realizado un estudio y tenía previsto la implantación de pago por uso de peaje en todas las redes españolas de alta capacidad. Esa es la decisión que tomó el Partido Popular y es la decisión que volverá a tomar si vuelve a gobernar este país. Por eso, ante la demagogia del Partido Popular —que ya la conocemos—, nos gustaría que en la nueva etapa volviera a la coherencia para que puedan ser creíbles, porque no es creíble un partido que hace una cosa cuando gobierna y cuando está en la oposición dice lo contrario.

Quiero hacer una aclaración al portavoz del Partido Popular, al que sé que le molestan enormemente estas cosas, pero es la realidad que estamos constatando en la Comisión de hoy. Sí hay un acuerdo con el sector del transporte, y la mayor demostración de que hay un acuerdo con el sector del transporte es que ese acuerdo permitió que no hubiera una huelga que estaba anunciada, por lo que creo que el señor Lorite debe informarse mejor; simplemente, con leer la prensa verá que ese acuerdo se cumple y que los transportistas están conformes con ello.

Nada más y muchas gracias, señor Lorite. **(Aplausos)**.

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

— SOBRE EL IMPULSO DE LA REHABILITACIÓN DE EDIFICIOS PÚBLICOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002500).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Si les parece, pasamos al punto primero del orden del día, proposición no de ley sobre el impulso de la rehabilitación de edificios públicos.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, damos la palabra a la señora Bravo.

La señora **BRAVO BARCO**: Gracias, señora presidenta; gracias a la Mesa; gracias, señorías. Buenas tardes.

Señorías, todos sabemos que en materia de agenda urbana y de vivienda las políticas de rehabilitación juegan un papel esencial. Ya hemos analizado dicho papel en esta Comisión en lo referente a la rehabilitación de vivienda e incluso a la rehabilitación de los barrios. De hecho, el Grupo Popular registró una proposición no de ley sobre esta materia, que, además, se iba a debatir en la anterior sesión de debate de PNL que, si recuerdan, suspendimos por cuestiones de horario. En esa iniciativa que tiene registrada el Partido Popular subraya también la importancia de toda actuación del Estado dirigida a ayudar a los sectores sociales y económicos a culminar la rehabilitación de nuestro parque de viviendas y entorno urbano. Pues bien, mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, trae hoy aquí para su debate una proposición no de ley que se centra más bien en lo que deben y pueden hacer las administraciones de puertas para dentro para complementar las anteriormente citadas. Estoy haciendo referencia a la rehabilitación sostenible y digital de los edificios públicos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 7

Señorías, igual que es conveniente y necesario para un municipio contar con un parque de autobuses públicos lo menos contaminantes posible para luego poder exigir a sus vecinos y vecinas que circulen con vehículos no contaminantes, es asimismo conveniente y necesario que el Estado, al mismo tiempo que incentiva y que apoya la rehabilitación de todo tipo de edificios de vivienda y entornos urbanos, haga lo mismo con sus edificios, con los edificios públicos, es decir, con sus hospitales, con sus escuelas, con sus dependencias administrativas y con cualquier otro edificio que tenga por finalidad el servicio público.

Los efectos positivos de dichas políticas son evidentes y van más allá de este carácter ejemplificador. Por un lado, mejorar la eficiencia energética de dicho edificio, lo que disminuirá la factura eléctrica y contribuirá a luchar de manera más eficaz contra el cambio climático, además de tecnificar y digitalizar; modernizar, en resumen. Por otro lado, hacer de tractor para contribuir a la mejora del empleo y dinamizar la economía. Y, por último, mejorar la vida de las personas que trabajan en dichos edificios y también de la ciudadanía que los utiliza.

Señorías, se trata de una labor en la que se deben ver implicadas todas las administraciones: estatal, autonómica y municipal. El Congreso de los Diputados, sin embargo, tiene entre sus funciones la de la orientación política del Estado, que es el ámbito de su competencia, y concretamente el de la orientación política del Gobierno que, como ustedes saben, tiene atribuida la función de dirección política interior y de dirección política exterior por el artículo 97 de nuestra Constitución. Y es por esta razón por la que la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista va dirigida al Gobierno, pero sin dejar de mencionar que es una labor para la que se necesita la colaboración de las comunidades autónoma y de los entes locales pues, además, a estas administraciones pertenecen la gran mayoría de los edificios públicos que existen en España. Es una labor, por tanto, de consenso, que es el que aspiramos a alcanzar hoy aquí en esta Comisión, porque la rehabilitación de edificios públicos nos implica y nos beneficia a todas y a todos, a todas las administraciones españolas, sean del signo que sean, pero también a Europa, pues es en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el que se puede llevar a cabo este proyecto.

Dicho plan contempla una partida de 480 millones de euros para la rehabilitación de edificios públicos autonómicos y de 600 millones de euros para la rehabilitación de edificios de entes locales. En los Presupuestos Generales del Estado de 2021 ya se presupuestaron 80 millones de euros, pero son en los Presupuestos Generales del Estado de 2022 donde se ha recogido la parte más sustancial de esta partida, concretamente los 600 millones de euros destinados a la rehabilitación de edificios de entes locales.

El secretario general de Vivienda se comprometió en la Comisión de Presupuestos a aprobar en este mismo año 2022 una orden ministerial para conceder subvenciones mediante el procedimiento de concurrencia competitiva para dar curso a estos 600 millones y a nosotros, al Grupo Socialista, nos parece un buen sistema. En todo caso, pretendemos con esta proposición no de ley que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a hacer honor a este compromiso con los entes locales y a que movilice también lo antes posible los recursos necesarios para impulsar la rehabilitación de edificios públicos autonómicos y estatales, y estamos convencidos y seguros de que así se hará.

Muchas gracias.

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

Acto seguido, en trámite de toma de posición y en nombre de sus respectivos grupos, interviene en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señora presidenta, creo que hay un grupo parlamentario que ha solicitado defender su enmienda. No sé si procede...

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

Por el Grupo Popular, la señora Cruz-Guzmán.

La señora **CRUZ-GUZMÁN GARCÍA**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, 140 000 millones debemos invertir de manera eficiente con el objetivo de reactivar la economía española tras la tremenda crisis económica producida por el COVID en áreas tractoras como la construcción, que siempre lo ha sido, y con proyectos de mejora energética, una prioridad que ya tenemos todos interiorizada. Estos fondos requieren planificación, gestión y transparencia, porque es exigencia europea; tenemos unos estrictos hitos que cumplir, pero también porque nuestro sistema democrático lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 8

merece. Pero no, hay demasiadas incertidumbres, demasiados procedimientos opacos, repartos arbitrarios, convocatorias imposibles de cumplir y unos plazos que se agotan. Las comunidades van a tener grandes dificultades para cumplir el cronograma que nos ha dado la Comisión Europea. Aún no han llegado las transferencias a muchas regiones, al PIREP le falta la aplicación electrónica y todos los que estamos aquí sabemos que las ideas que luego se convierten en proyectos hasta que se inician las obras y se ve el final tardan mucho tiempo en hacerse realidad.

Hoy el Grupo Socialista nos presenta una PNL para desarrollar el marco de los fondos europeos para estos programas de financiación, asesoramiento e impulso para la rehabilitación de edificios de uso público en su nivel autonómico y local. Hoy. Nosotros presentamos una enmienda, pero hace muchos meses ya. Increíble. Como es increíble que aún no se haya sacado la convocatoria que recoge el componente 2 para los ayuntamientos, el PIREP local. ¿Cuándo piensan sacarla? ¿Qué mecanismo va a poner el Gobierno para asesorar a estos municipios? ¿Cómo vamos a conseguir que se cumplan los plazos? ¿Tendrán asesoramiento técnico nuestros alcaldes?

Como decíamos, la aplicación para gestionar estos programas a nivel regional aún no está activa, las transferencias sin realizar y el tiempo se agota. Empezaba mi intervención con las palabras planificación, gestión y eficacia. No podemos permitirnos como país que estos planes se conviertan en otros planes E, que en vez de dotar de sostenibilidad a nuestra economía contribuyeron a que la deuda del Estado creciera en muy corto periodo de tiempo, lo que, unido a la reducción de ingresos, fue detonante de la crisis de la deuda soberana que sufrimos en España en el 2010.

Pedimos sumar a esta propuesta la creación de una entidad independiente para la gestión de los fondos, aún estamos a tiempo; que se desarrollen inventarios para poder seleccionar proyectos de manera sensata y mecanismos de transparencia para el reparto proporcional, según las necesidades y capacidades de nuestros ayuntamientos; que los alcaldes no tengan que volver a Bruselas para exigir equidad; que se impulsen mecanismos de colaboración público-privada que nos permitan de verdad cumplir estos plazos exigidos, y si de verdad el Gobierno de España quiere ayudar a los ayuntamientos, que se desarrolle de inmediato el PIREP municipal, así como la asistencia necesaria para que nuestros pueblos y ciudades disfruten de edificios públicos más accesibles y más eficientes.

Acepten nuestra enmienda y apoyaremos con todas nuestras fuerzas esta PNL, pues será vital para el futuro de España. La necesaria mejora de la gestión de los fondos es más que evidente, pregunten al sector. Aprobar esta PNL sin nuestra enmienda sería blanquear de nuevo, como ya lo hicieron otros grupos en el hemicycle, un sistema opaco y arbitrario de la gestión de los fondos Next Generation, que han de reactivar nuestra economía y regenerar nuestras ciudades con estos programas que se alinean con la máxima del Premio Príncipe de Asturias del 2009, responsable de la ampliación del Museo del Prado, que estamos todos deseando disfrutar: Mi prioridad es concentrarme en aquello que mejore la calidad de vida de las personas y que las haga estar más sanas y más felices.

Aprueben nuestra enmienda y apoyaremos la PNL.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Ahora sí, en trámite de toma de posición, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Esta iniciativa parlamentaria es de las que da continuidad a las medidas que se han venido aprobando en los últimos meses y, singularmente, las derivadas de la convalidación del Real Decreto-ley 19/2021, de 5 de octubre, de medidas urgentes para impulsar la actividad de rehabilitación edificatoria en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. El Pleno del Congreso convalidó esta norma el 21 de octubre. En fin, yo entonces la consideré una norma suficiente, si bien reconocí la existencia de aspectos positivos por lo que suponía de nuevas oportunidades para los sectores económicos y colegios profesionales implicados en la transformación y mejora del parque inmobiliario. No voy a insistir en el hecho incuestionable de que, en materia de vivienda, vamos siempre a rastras, pese a que la Constitución española subraya el derecho a la vivienda como uno de los mandatos de mayor impacto en la vida de los españoles y ninguno de los Gobiernos ha dado con la tecla adecuada a lo largo de cuatro décadas.

En lo relativo al programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios de usos públicos de la Administración pública en sus niveles autonómico y local, que es lo que promueve esta proposición no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 9

de ley, hay que resaltar que el Ejecutivo de Pedro Sánchez no incorporó en la Ley de Presupuestos Generales que está vigente para este ejercicio 2022 una capacidad inversora que nos aproxime a los países de la Unión Europea que son homólogos a España y que multiplican el esfuerzo que realizamos aquí, incluidas las rebajas fiscales y la facilidad para afrontar los costes laborales para las empresas, lo que tiene una positiva repercusión en la creación de empleo.

Por otra parte, el Gobierno, como en otras muchas materias, promueve medidas en diferido, es decir, pensadas y planteadas para desarrollar en un período de varios años, pero siempre pone el centro de sus políticas en los años venideros, nunca con carácter inmediato, próximo. En materia de rehabilitación, baste decir que en España el parque inmobiliario envejece a un ritmo anual del 2 %, mientras la rehabilitación edificatoria afecta solo a un 0,12 % del mismo, con lo que se está desperdiciando un potencial sector de empleo que, además, va en detrimento de la economía de las familias españolas que históricamente han depositado su capacidad de ahorro en la vivienda, como todos sabemos.

Las medidas a las que insta hoy el Grupo Socialista, insisto, van encaminadas a los edificios públicos en sus variantes administrativas, educativas, sanitarias, asistenciales, etcétera. Voy a dar mi voto afirmativo en la esperanza de que los fondos europeos dedicados a esta materia no acaben reconvertidos en pistas polideportivas y centros de interpretación variopintos y vacíos. En cualquier caso, hay una buena enmienda del Grupo Popular que refuerza el contenido de la proposición no de ley y de ahí que anime al Grupo Socialista a buscar un acuerdo que permita un texto transaccional que vaya un poco más allá en la imposición de deberes al Gobierno en materia muy importante y, sobre todo, en cuestión de transparencia.

Muchas gracias.

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

El Grupo Parlamentario Bildu no está. El Grupo Parlamentario Vasco tampoco. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz.

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

Echo de menos al señor Ramos en este momento porque le hubiera dicho que no se preocupe tanto por si Ciudadanos se aleja o se acerca al Partido Popular o a VOX o se aleja o se acerca al Partido Socialista. Le diría, como me dicen a mí mis hijos: en las peleas con mamá, no me metas. Y, sobre todo, que no haga cuentos de la lechera, pese a que le vamos a votar que sí esta proposición no de ley. Le tengo que decir que yo terminaré esta legislatura todavía sorprendiéndome de que en esta Comisión el Partido Socialista traiga proposiciones no de ley instando o pidiéndonos que le ayudemos a instar al Gobierno a hacer cosas que debería estar haciendo en un despacho, en un despacho del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. No sé qué problema tienen ustedes para ir a la ministra, en este caso, que es de su partido, a que ponga en marcha este tipo de iniciativas. Entre otras cosas, yo quiero pensar que esto lo escriben ustedes, que no se lo dan escrito desde el ministerio, por lo menos este tema lo trabajaran en ese sentido y no creo que esto le vaya a venir escrito del ministerio, que tampoco me extrañaría, porque estas son las cosas que suelen pasar en la práctica parlamentaria.

Claro que estamos de acuerdo, lo que pasa es que es curioso que traigan ustedes esta proposición no de ley para instar a que se lleguen a acuerdos con las administraciones locales y autonómicas, cuando precisamente son las administraciones que más se han quejado tanto del reparto desigual de los fondos Next Generation como de la opacidad a la hora de decidir sobre la gestión de esos fondos. Por lo tanto, nos alegramos de que digan al Gobierno que ponga en marcha un plan y que nos pidan ayuda para que sea así y para instar al Gobierno. Pero yo casi les diría que deberíamos plantearnos cambiar el modo de reparto de los cupos de las proposiciones no de ley en esta Comisión y que, por lo menos, el impulso de la acción de Gobierno que tiene la oposición en su esencia, dentro del Poder Legislativo, se pudiera cumplir teniendo nosotros más espacio para hacer solicitudes y proposiciones de que el Gobierno actúe. Porque que se lo pida el partido que luego le está apoyando en el Gobierno, cuando menos, resulta curioso. En todo caso, para que no digan ustedes luego que nos acercamos o nos alejamos, ya le digo, le vamos a votar que sí, pero permítame que, al menos, le critique esta manera de hacer parlamentarismo. Nos parece, cuando menos, curiosa.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Bel.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 10

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

Les votamos que sí, no tengan duda y, siguiendo la intervención anterior, ya les doy mi voto favorable para que insten al Gobierno, le animen, lo alienten, le estimulen, le exhorten, le espoleen, lo azucen, le soliciten o lo orienten en relación con toda la política de la Comisión de Transportes. Fíjese, la portavoz —yo creo que llena de buena voluntad— ha dicho: No, es que el secretario general de la Vivienda en la Comisión de Transportes ya se comprometió. Pues, si después de comprometerse no se fían del Gobierno y necesitan el voto unánime de toda la Comisión de Transportes, ya lo tienen a su disposición y espero que esto sea suficiente para que el Gobierno entienda una función —que yo creo que ha defendido muy bien la diputada portavoz del Partido Socialista— que tenemos en este Congreso, que es orientar la política del Gobierno. Pero, claro, cuando el Congreso toma acuerdos para instar al Gobierno por mayoría, aunque no sea con los partidos del Gobierno, también está orientando la política del Gobierno. Por tanto, sería conveniente que el Gobierno se dejase orientar, no solo por los grupos parlamentarios del Gobierno, porque, si no, ya no hacen falta PNL, sino en todas las ocasiones en que, en el Congreso, le intentamos orientar y parece que cuando cruza la Carrera de San Jerónimo ya se ha desorientado otra vez.

En todo caso, ya que ustedes hablan de edificios públicos, un tema muy interesante —y, además, agradezco la sensibilidad de que haya incluido la colaboración con las comunidades autónomas y las corporaciones locales—, yo también les insto a que insten al Gobierno, ya no solo con una PNL, sino que a través de la acción, a que aquellos edificios públicos que, aun siendo de titularidad estatal, llevan años, décadas, cuyo mantenimiento, ampliación y mejora la están haciendo las comunidades autónomas, se cedan. Y les pongo un ejemplo, ocho hospitales en Cataluña; ocho hospitales que van desde la Vall d'Hebron hasta el Hospital Verge de la Cinta de Tortosa, en los que la ampliación, el mantenimiento durante los últimos cuarenta años los está haciendo la Generalitat de Catalunya y la Administración General del Estado todavía no ha cedido estos hospitales, cuando también la competencia de sanidad está completamente cedida.

En todo caso, votamos a favor y les animamos a que continúen alentando, estimulando e instando al Gobierno.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Republicano, la señora Granollers no está. A continuación, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, la señora Garrido Gutiérrez.

La señora **GARRIDO GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, presidenta.

Ya avanzo que mi grupo parlamentario votará a favor de esta PNL, de esta propuesta. Entendemos, y todas sabemos, que el parque inmobiliario del Estado español es uno de los más envejecidos de Europa. Tenemos aproximadamente diez millones de viviendas que necesitan ser rehabilitadas; o sea, la rehabilitación es otra de las asignaturas pendientes. De ahí también la aprobación del Real Decreto-ley 19/2021, de medidas urgentes para impulsar la actividad de la rehabilitación edificatoria. Los programas persiguen un gran número de actuaciones, medio millón de actuaciones de rehabilitación hasta el 2026. Creemos que es una muy buena noticia. También la Unión Europea está en esa hoja de ruta. La renovación del parque inmobiliario se considera fundamental, primero para alcanzar los objetivos de lucha contra el cambio climático y avanzar en ese terreno, pero también porque se considera que tiene un efecto beneficioso sobre la economía y también sobre el empleo. Los beneficios, por lo tanto, son numerosos no solo la mejora del confort y las condiciones de habitabilidad y bienestar, sino que también podemos hablar de la reducción de la factura energética, de la mitigación de la pobreza energética o también de esa perseguida recuperación económica y la creación de empleos estables y de calidad.

Termino. Creemos que es muy necesario, con una mirada más amplia, superar el tiempo del viejo modelo, ya fracasado, que solo pensaba en la expansión urbana, en el crecimiento y en el pelotazo urbanístico. Es tiempo, por lo tanto, de pensar en cómo reconstruimos la ciudad, las edificaciones para que sean más sostenibles, para que nos encontremos con ciudades más habitables, inclusivas y donde los ciudadanos y las ciudadanas puedan vivir de una manera más amable.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 11

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias.
Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Esteban.

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

Qué duda cabe de que el parque de edificios de España se encuentra obsoleto, al menos, en un 80 %. Son edificios muy poco eficaces energéticamente y que necesitan, en general, una reconstrucción. Y qué maravilloso sería tener unas ciudades eficientes energéticamente y completamente renovadas, pero tanto los edificios públicos como las viviendas. Lo que ocurre es que hoy día estamos en una situación muy perentoria. Tenemos que priorizar. Estamos en una situación muy crítica, porque a la pandemia que hemos padecido a nivel mundial tenemos que añadir la peor gestión de Europa que ha hecho este Gobierno en España. El IPC se encuentra disparado. La cesta de la compra es un lujo cada vez menos posible para las clases medias españolas. La luz ha subido un 72 % y la gasolina un 23 %. De verdad, señorías, hay que priorizar.

Los fondos europeos son la deuda que vamos a dejar a nuestros hijos y hay que racionarlos muy bien porque vamos a tener que pagarlos. Ahora mismo la prioridad son las familias y las empresas, que los centros de trabajo sean eficaces energéticamente y las viviendas, porque las viviendas y las empresas están antes que los edificios públicos. Como ya he dicho, sería maravilloso, pero ahora mismo no hay suficientes recursos para ello, porque la crisis ha afectado a las personas y no a los edificios. Por eso nos vamos a abstener en esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

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

La señora Bravo puede intervenir para decir si acepta o no la enmienda presentada.

La señora **BRAVO BARCO**: No vamos a aceptar la enmienda.

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

— RELATIVA A FAVORECER LA DISPONIBILIDAD DE SUELO PARA LA EJECUCIÓN DE 20 000 VIVIENDAS SOSTENIBLES PARA ALQUILER SOCIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002958).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, relativa a favorecer la disponibilidad de suelo para la ejecución de veinte mil viviendas sostenibles para alquiler social. Para su defensa tiene la palabra la señora Zurita Expósito.

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

Muy buenos días a todos. Nosotros hemos presentado una autoenmienda a esta proposición no de ley porque está un poco desfasada. Transcurre tanto tiempo entre Comisión y Comisión, por esa estrategia del Gobierno de dilatar la labor de la oposición, que hace que gran parte del trabajo que tenemos acumulado se quede prácticamente obsoleto, pero no quería dejar pasar la oportunidad de hablar de estas veinte mil viviendas porque nos parece urgente y prioritario construir vivienda asequible y, además, sostenible. Hemos actualizado las peticiones y las hemos personalizado para que parte de este programa vaya específicamente a la isla de La Palma.

Vaya por delante que el problema principal que tenemos en nuestro país, que es la causa de que no exista un parque de viviendas social y asequible, es la falta de suelo, de viviendas construidas allí donde se necesitan y la enorme inseguridad jurídica. Esa es la raíz del problema. Desde que registramos esta PNL se ha elaborado por parte del Gobierno el real decreto que instrumentaliza el reparto de fondos europeo, se han fijado las cantidades para las comunidades autónomas, se ha iniciado el trámite de la ley de vivienda, se ha aprobado el plan de vivienda y se ha aprobado el bono joven, pero todas estas medidas están resultando ineficaces porque la gente y las entidades locales siguen sin saber cómo se obtienen los fondos europeos para vivienda, cómo obtener una ayuda del plan, y la mayoría de los ayuntamientos siguen sin saber dónde está ese suelo público disponible y finalista para esas veinte mil viviendas sostenibles, que además tendrán que estar construidas en 2026.

Este programa tiene muchas coincidencias con los planteamientos de las veinte mil viviendas anunciadas en 2018, por lo que los factores en contra para su ejecución serán los mismos. No hay suelo de SEPE, no hay suelo público disponible y volvemos con la colaboración público-privada. Está claro que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 12

su Plan veinte mil, tanto el viejo como el nuevo, no podrán llevarlo a cabo mientras sus medidas estrella sean intervenir la propiedad privada y controlar el precio del alquiler, pero tienen una oportunidad de poner en marcha los cimientos, de afianzar el concepto de edificación eficiente energéticamente y de asociarlo a la creación de un parque de viviendas social y asequible. Lo que no se puede hacer es seguir vendiendo humo, porque llevan cuatro años con la misma cantinela y todavía no hemos visto nada. Y en cuanto a esos convenios de colaboración público-privada, deberían explicar en qué términos se piensan desarrollar si en paralelo presentan una ley de vivienda que demoniza a los propietarios privados y penaliza tener una propiedad inmobiliaria.

Hemos introducido en nuestras peticiones un punto nuevo para La Palma porque consideramos que presenta un gran problema de emergencia habitacional y que este programa de veinte mil viviendas encaja perfectamente con las necesidades de la isla, porque no deben ser ajenos a que en la isla hay gente que ha perdido todo: sus hogares, sus negocios, todos sus recursos, y el Gobierno ha ofrecido ayudas —es cierto—, pero son insuficientes. Vivimos en un territorio limitado, donde hay viviendas construidas o en vía de construirse, pero, igualmente, es insuficiente ante la situación de demanda y la inexistencia de oferta de vivienda. Además, se ha producido un incremento de precios, que muchas veces son inasumibles para las familias que han perdido su casa e incluso para la Administración, para articular ayudas al alquiler efectivas. Por otro lado, la aportación estatal a la compra de viviendas de 10,5 millones de euros ha resultado insuficiente también y adolece de poderse encuadrar en programas que atiendan a lo que hace falta, que es vivienda social nueva que pueda atender a familias con escasos recursos o nulos, vivienda asequible en régimen de alquiler, la reordenación del territorio, barrios y entornos y todo lo que sean viviendas sostenibles acordes a las exigencias normativas actuales.

En La Palma también tenemos el problema de que hay suelo disponible, pero es suelo paralizado por el planeamiento anulado, como en el caso de Los Llanos, donde se podrían construir viviendas sostenibles para las personas afectadas y se podrían utilizar si el Gobierno hubiera aprobado ya la ley de seguridad jurídica del planeamiento antes de iniciar el trámite de la ley de vivienda. Por eso les decimos que no vayan en el sentido equivocado. La ley de vivienda debe garantizar la oferta, no contraerla, y esa modificación de la Ley del Suelo debe dar seguridad jurídica al planeamiento y a cualquier intervención en nuestro territorio. Ustedes han empezado la casa por el tejado, no por los cimientos y en la situación en la que estamos habría que haber empezado por el suelo. Por eso les pedimos estas actuaciones complementarias, para garantizar que ese Plan veinte mil salga adelante y qué mejor sitio para comenzar y que sea relevante que en la isla de La Palma. Esa participación de las actuaciones en La Palma en cada uno de los programas vendría determinada por un porcentaje obligatorio de adjudicación dentro de los convenios con las comunidades autónomas, con una aportación extraordinaria a aportar por el Estado que el Cabildo de la Palma ha cifrado en 63 millones de euros adicionales a los ya aportados. Esto no está en la PNL, pero la idea es negociarlo con el Gobierno dada la predisposición a ayudar.

Muchas gracias.

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

Ha presentado usted una autoenmienda y entiendo que ha quedado defendida en este turno.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Sí.

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

Pasamos a los turnos de fijación de posición. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra el señor López-Bas.

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

Evidentemente, como no hay duda de que se va a aceptar la enmienda, votaremos sí al texto enmendado, entre otras cosas porque nos surgían algunas dudas —ya se han explicado—, precisamente, por la cuestión de la actualización de los datos que constaban en la proposición no de ley. Creo que es muy interesante —primero, procedente— que se haya recogido la referencia a las competencias de las comunidades autónomas en materia de vivienda, que se mencione que se requiera a las comunidades autónomas para que identifiquen el suelo público disponible y finalista susceptible de ser destinado a la construcción de viviendas en áreas donde sea viable el programa, sobre todo porque hay que recordar al Gobierno que deberá tener en cuenta esas competencias cuando inicie la tramitación de la ley de vivienda, como ha señalado el Consejo General del Poder Judicial en su informe. Y también nos parece

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 13

muy oportuna, evidentemente, la referencia a la situación específica de La Palma y a las necesidades que han surgido a partir de la erupción del volcán en dicha isla. En este aspecto no tenemos ningún inconveniente, señor Ramos, en acercarnos al Grupo Popular y votar su proposición no de ley.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Plural tiene la palabra el señor Bel.

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

A nosotros nos parece interesante la presentación de esta proposición no de ley. Aunque nos genera cierta inquietud, estábamos y estamos dispuestos a votarla favorablemente. Voy a intentar argumentarlo. Nos genera inquietud cuando dicen que ha pasado mucho tiempo —seis o siete meses— y que cambian las condiciones. Claro, la subvención en seis meses pasa de 500 a 700 euros —seguramente, esto se debería pulir— y el precio del alquiler, de 5 euros/m², que de forma generalizada seguramente no era muy acertado, pasa a un precio máximo. Y luego hay un tema con el que no estamos de acuerdo: la obligatoriedad del alquiler social durante un mínimo de cincuenta años. Yo creo que cuando esto se construya sobre suelo público, con recursos públicos, la obligatoriedad no tiene que ser cincuenta años, la obligatoriedad tiene que ser perpetua porque, entre otras cosas, tenemos un problema de vivienda social, porque se ha construido poco a iniciativa pública. En ocasiones, cuando se ha construido poco, transcurridos ciertos años lo poco que se ha construido se ha enajenado, otro error desde nuestra perspectiva. Y sí que estamos de acuerdo, en cambio, en una de las propuestas que ustedes establecen aquí, que cuando no exista suelo público, cosa que suele ser muy habitual, es necesario que, mediante la colaboración público-privada, suelo privado se pueda dedicar a esta finalidad con unas ayudas, y aquí sí que podríamos entender un condicionante de un número máximo de años para dicha función. En todo caso, nos vamos a quedar con las grandes ideas para intentar votar favorablemente. La verdad es que ustedes me hacen tener dudas en todos los aspectos. Hemos anunciado que presentábamos una enmienda a la totalidad a la Ley de vivienda esencialmente porque no respetan las competencias de las comunidades autónomas en este ámbito y ahora veo que Ciudadanos también se apunta a esta defensa, entonces he llegado a pensar: pues quizás no he hecho algo bien. **(Risas)**. No sé, repasaré los informes y voy a hablar con mis técnicos, porque viendo a Ciudadanos defendiendo las competencias de las comunidades autónomas, me entran dudas. En todo caso, señores del Grupo Popular, quédense con que vamos a votar favorablemente su iniciativa.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra la señora Garrido Gutiérrez.

La señora **GARRIDO GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, presidenta.

Yo empezaría diciendo algo que todos y todas vamos a entender perfectamente: consejos vendo que para mí no tengo. Quiero recordar algunas políticas que el Partido Popular ha desarrollado durante tantos años en el Gobierno. Quiero recordar la inversión de vivienda en plena crisis inmobiliaria, cuando bajó más de un 50 %. Quiero recordar también la Ley del suelo del señor Aznar, donde se establecía que cualquier suelo era urbanizable, donde construimos millones de viviendas y donde se provocó la crisis inmobiliaria más importante de este país. Por lo tanto, en ese sentido, yo creo que el Gobierno ha cambiado el rumbo; como todos sabemos, ha subido la inversión en vivienda en los Presupuestos Generales del Estado, por fin empezamos a recuperar. Tenemos otras políticas de suelo donde el suelo público se pone a disposición de la promoción y la construcción de vivienda pública asequible, no bajo intereses económicos más ligados a la corrupción y a pelotazos, que yo creo que es un cambio importante, y tenemos en marcha una ley estatal de vivienda, que por fin reconoce el acceso a la vivienda como un derecho y no lo entiende como una mera mercancía con la que se puede especular. Esperemos que tenga una tramitación lo más rápida posible para que tengamos por fin esa ley estatal y así poder incrementar ese parque ínfimo de vivienda, producto en cierta manera de esas políticas que desarrolló durante tanto tiempo el Partido Popular.

Gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Esteban Calonje.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 14

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

En 2018, el entonces ministro Ábalos anunció el Plan 20 000 viviendas, muy campanudo, y luego en 2021, tras levitar por los aeropuertos de Barajas con la señora Delcy, sancionada por la Unión Europea por violar los derechos humanos y por socavar el Estado de derecho en Venezuela, elevó este plan a 100 000 viviendas. Asimismo, en 2018 el Gobierno anunció el Plan de fomento del alquiler 2018-2021. Pues bien, en cuanto al Plan de fomento de alquiler 2018-2021, estamos en 2022 y hasta la fecha 1507 viviendas están en proceso y ninguna finalizada, y del Plan 20 000 solo se está redactando la ejecución de 370 viviendas en Valencia, o sea, apenas el 1,8 %. A través del Real Decreto-ley 11/2020 se permitía a las comunidades autónomas disponer de los fondos. Es el real decreto por el que se regulan programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Pero todo esto tan bonito no contemplaba dotación presupuestaria alguna para llevarlo a cabo. Así va la coalición de Gobierno, concatenando fracasos y promesas incumplidas; fracasos en ejecución, porque a la vista está que en el relato y en contar mentiras son unos máquinas. Es la marca de la casa, la opacidad en todos estos procesos, y más si cabe cuando se refiere al sector de la construcción: opaco, opaco. Urge que informen a las entidades locales de manera transparente acerca de cómo acceder al programa de construcción de viviendas de alquiler social, informar de plazos y de convocatorias. Como decimos en nuestra Agenda España, liberar todo el suelo que no esté o deba estar especialmente protegido por motivos de interés ambiental, paisajístico, productivo o para la defensa nacional, entre otros. Su regulación y control por los partidos provoca una escasez artificial de suelo edificable que eleva los precios y ha sido el principal foco de corrupción política. Construcción de viviendas sociales públicas en régimen de propiedad o arrendamiento con opción a compra para garantizar que los jóvenes y familias puedan adquirir un hogar, especialmente aquellos con menos recursos. Tienen que contar con la colaboración privada, profesionales que saben, y tienen que dotarles de seguridad jurídica.

Y respecto a la autoenmienda específica para viviendas de alquiler social en la isla de La Palma, que muy bien ha defendido la diputada Zurita, como buena española y buena canaria, vamos a votar a favor.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sarrià Morell.

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

Esta proposición que presentan es, como mínimo, curiosa, y no solo por la autoenmienda que se presenta, que básicamente viene a decir lo mismo, salvo el tema de La Palma y las modificaciones de las cantidades respecto a la anterior, sino porque al final lo que vienen a decir es que los dos programas que este Gobierno impulsa con el objetivo de incrementar la oferta de vivienda en alquiler asequible, así como el de aumentar el raquítrico parque público de viviendas de alquiler social son dos programas que claramente contrastan con la inacción y desidia en la materia de la que ustedes, el Partido Popular, hicieron gala durante sus años de gobierno. Hemos de deducir de su exposición de motivos que ahora los consideran adecuados y necesarios, porque a la vez reclaman una serie de medidas para implementarlos porque intuyen, dicen —no sé si dicen o desean—, que van a fracasar. Pues mire, siento decirle que no, no padezcan, que las medidas que reclaman en su gran mayoría están en marcha. Por un lado, la sinergia entre el programa de ayuda a la construcción de viviendas en alquiler social y el Plan Estatal de Vivienda están siendo concretados a través de las convocatorias realizadas por las propias comunidades autónomas y ayuntamientos, que son, en definitiva, los que tienen que gestionar las ayudas. Por supuesto, desde el ministerio se trabaja intensamente con las comunidades autónomas y los ayuntamientos para informarles sobre todos los programas en curso y para facilitarles la financiación de aquellos proyectos que presenten y atiendan a los requisitos. Asimismo, Sepes y otras entidades del sector público vienen desarrollando actuaciones para la urbanización de distintos terrenos y la puesta en marcha de actuaciones que van mucho más allá de las que citan en su proposición, y mediante las que se espera no solo cumplir sino superar la cifra de esas 20 000 viviendas que ha quedado como una cifra de referencia. Por citarles solo algunos ejemplos recientes —recientes, sería interminable hacer la lista—, se han firmado convenios con la Comunidad de Madrid, con Andalucía, con la Comunidad Valenciana, entre otros; acuerdos con distintas ciudades como Barcelona —el Área Metropolitana de Barcelona—, Sevilla o Ibiza, entre otras, que supondrán la construcción o rehabilitación de miles de viviendas en régimen de alquiler asequible para 2025 o 2026. Por cierto, aludían al caso de Valencia, donde no se está redactando un proyecto de urbanización para 370 viviendas, se está ejecutando. De la misma forma, se sigue manteniendo contactos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 15

regulares, por supuesto, con distintos agentes del sector privado para favorecer su participación en estos y en otros programas. Y la modificación de la Ley del suelo que proponen está prevista en el Plan Anual Normativo de 2022 y, por tanto, también es ya innecesaria su proposición.

Respecto al programa que proponen para La Palma, es mucho más sencillo. Aparte de lo extraño de que en una proposición de carácter general incluyan una propuesta de estas características, es absolutamente factible, si la Comunidad Autónoma de Canarias —acabo, presidenta— lo considera adecuado, que en un acuerdo bilateral con el Gobierno respecto al reparto de los fondos de recuperación se pueda contemplar, pero no creemos que sea en esta proposición donde corresponda, por lo que vamos a votar en su conjunto en contra.

Gracias. **(Aplausos).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Perfecto. Señora Zurita, entiendo que va a aceptar la enmienda presentada.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Autoacepto la autoenmienda.

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

— SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO EN LA ISLA DE TENERIFE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/003082).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos al cuarto punto del orden del día, la proposición no de ley sobre Salvamento Marítimo en la isla de Tenerife, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra su portavoz.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias señora presidenta.

No sé cuántas veces he subido a este estrado para reclamar, pedir, exigir, apoyar y defender. Siempre lo he hecho buscando el bien común, la justicia y la tolerancia y con el respeto y la responsabilidad que conlleva ser diputada y representar a la ciudadanía. Pero permítanme que hoy también lo haga como madre, como una madre que se pone en la piel de otra madre. Hace dos años Natalia perdía a su hijo Álex, de veintitrés años. Murió ahogado porque en la zona donde cayó, en el mar de Tenerife, no había medios de Salvamento Marítimo para rescatarlo y cuando llegaron, más de una hora después y desde otra punta de la isla, ya había desaparecido en ese mar enfurecido del norte de la isla. El problema, señorías, es que ni había medios ni los hay para rescatar del mar porque hasta ahora, cuando se necesitan, se tiene que recurrir a los recursos marítimos que están ubicados en otros puntos muy lejanos, siendo zona turística y de pesca el norte de Tenerife.

Hace unas semanas leí esta frase que define perfectamente lo que me pidió esta madre que me contó su historia: no se puede hacer nada para cambiar lo que ya pasó, pero sí se puede hacer mucho para cambiar lo que viene. Esta semana ha vuelto a suceder y es precisamente eso lo que hoy, como diputada, traigo aquí. Nada de lo que hagamos va a devolverle a Natalia la vida de su hijo, pero al menos podrá servir para que nadie tenga que pasar por algo tan duro. Después de dos años y medio de una lucha intensa y agotadora, lo que reclaman es que el norte de la isla de Tenerife cuente con un puesto de Salvamento Marítimo profesional que responda con rapidez ante cualquier tipo de accidente, como el que le costó la vida a este chico. Aquel 5 de octubre de 2019 Alejandro Torres fue a disfrutar de un paseo tranquilo a la costa del Puerto de la Cruz. Le acompañaba su novia y allí, en la zona conocida como los Riscos de Martiánez, sufrió una caída al mar, que por desgracia en aquel momento estaba bastante bravo. Aunque la joven hizo todo lo posible, y él mismo también luchó durante mucho tiempo por alcanzar la costa, fue perdiendo la fuerza hasta quedar exhausto. La chica dio aviso inmediatamente al 112 y se activó el dispositivo de búsqueda en el que participó un helicóptero del Grupo de Emergencias del Gobierno de Canarias, pero ningún medio más se desplazó hasta la zona, como confirman los testimonios que se recogieron. La joven logró ser rescatada de las rocas por un especialista que se descolgó desde el helicóptero; ella insistió una y otra vez para que también rescataran a Álex y señalaba la zona donde se encontraba su novio, pero nadie pudo acudir a su rescate. Desde Santa Cruz, a más de una hora de distancia por mar, salió una embarcación de salvamento, pero una hora es demasiado tiempo luchando contra el mar. Al día siguiente la Cruz Roja puso tres motos de agua a trabajar en el operativo y lamentablemente, después de tres días de búsqueda, el cuerpo de Álex fue encontrado cerca del Puerto de la Cruz.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 16

No les voy a contar más detalles de este trágico suceso, que pueden imaginar cómo se pudo vivir en nuestra isla. Todas esas horas, todos esos días, una madre permaneció en la playa esperando hasta que el mar le devolvió, ya sin vida, el cuerpo de su hijo. De los 342 kilómetros de costa que tiene Tenerife el norte, la zona de la que estoy hablando, es la más abrupta, porque el mar bate con mucha fuerza y la corriente es bastante peligrosa, siendo una zona turística y pesquera muy importante. A pesar de estas circunstancias, el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Tenerife no dispone en estas zonas de embarcaciones de salvamento —Salvamar— ni de un puesto fijo, así que cuando se produce algún accidente y se recibe aviso los recursos se activan y, si están disponibles, tienen que venir desde alguno de los puestos base que se encuentran al otro lado de la isla y que están a una distancia bastante alejada del norte. Los tres Salvamar con los que a fecha de hoy cuenta Salvamento Marítimo para proteger la costa de Tenerife están en Santa Cruz de Tenerife, este de la isla, en playa San Juan; oeste, Guía de Isora, y al sur, en Los Cristianos, municipio de Arona. Como se puede comprobar, la zona norte está totalmente desprotegida ante una emergencia en la que haya que actuar con inmediatez en situaciones de vida o muerte. Ante la falta de respuesta, en mayo de 2021 Natalia puso en marcha una campaña de recogida de firmas en la plataforma Change.org, que ya se acerca a las 40 000 firmas registradas. Esta petición cuenta además con un amplio respaldo y apoyo popular y político en Canarias. Arropada por familiares, amigos, conocidos y gente anónima, también comenzó un movimiento llamado *Súbete al barco. Álex, no te tocaba a ti*, para llevar al Parlamento de Canarias la proposición de ley de iniciativa popular de este puesto de Salvamento Marítimo. Repito. No se puede hacer nada para cambiar lo que ya pasó, pero sí se puede hacer mucho para cambiar lo que viene, y esa es nuestra responsabilidad como diputados y diputadas. A través de esta proposición no de ley solicitamos al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la creación de una base permanente en la zona norte de Tenerife, un puesto que cuente con una embarcación de Salvamar que garantice, como ya se hace en otras zonas de la isla, una intervención rápida y eficaz que reduzca el tiempo de respuesta y evite la pérdida de vidas humanas en esta costa actualmente desprotegida.

Quiero decirle, señora presidenta, que hemos llegado a una transaccional con el Grupo Socialista y que creo que las enmiendas, tanto de VOX como de Esquerra, hubieran mejorado seguramente esta propuesta, pero esto es una proposición no de ley que es política y he primado que salga por unanimidad que se dé respuesta a una isla —y ya termino— que tiene la Salvamar al sur de la isla, dedicada en parte a lo que es la inmigración, con lo cual muchas veces están a muchas millas de la isla de Tenerife. Hay tres puestos, como digo, en la zona sur y en Santa Cruz, y además es una isla pesquera y con cuatro millones de turistas. Es necesario este puesto y, en ese sentido, creo que la enmienda de Esquerra hubiera aportado mucho y los términos técnicos que ha aportado VOX, dado que su portavoz también es del sector, hubieran mejorado, pero he primado la decisión política y el mensaje hacia la isla de Tenerife para que haya unanimidad y pueda salir adelante.

Muchísimas gracias, señora presidenta.

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

A continuación, interviene para la defensa de las enmiendas a la proposición no de ley, primero, el portavoz del Grupo Parlamentario VOX.

El señor **VEGA ARIAS**: Señoría, presidente, buenas tardes.

Señora Oramas, según nuestro criterio vuelve usted a cometer errores en el texto volviendo a intentar dividir en esta ocasión a los tinerfeños, pero vemos que la enmienda ya la ha cambiado en la transaccional que ha presentado usted y que especifica claramente. Anteriormente, lo que ponía era que como se hace en otras islas; entiendo que había un desconocimiento por su parte de los medios con los que cuentan en las islas menores de Tenerife. Como usted dijo antes: están al otro lado de la isla los únicos Salvamar de que disponen. Tampoco especifica tanto en su *petitum* como en su enmienda transaccional el tipo de embarcación que quiere. Realmente habría que especificarlo; entendemos nosotros que es una Salvamar, de clase Salvamar, que no son todas las que salvan; Salvamar es una clase diseñada en Noruega que está dando muy buenos resultados y son las que utilizan, o una UR, que es una unidad de rescate.

En cuanto a Natalia, quiero decirle que cuenta con los cinco votos de esta Comisión de VOX. Esperamos que los alcaldes, el Cabildo de Tenerife y el Gobierno de Canarias apoyen también su iniciativa presentada en este ministerio, pues puede terminar en un cajón. Señoría, la tutela de la seguridad de la vida humana en el mar es una competencia exclusiva del Estado, consagrada en el artículo 149.1 de la Constitución española. No es competencia de la Dirección General de Seguridad y Emergencias del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 17

Gobierno de Canarias; estos deben ser únicamente colaboradores, a las órdenes del Centro Coordinador de Emergencias de Sasemar, tal como viene establecido en el Convenio Internacional SAR/79.

Sasemar cuenta con grandes profesionales motivados por sus objetivos; eso sí, saturados de trabajo. Solo en el año 2020 rescataron a más de 45 000 personas en peligro en la mar. Por lo que, cuando exista una emergencia real en el mar, deben llamar al 902202202 —fácil, regla nemotécnica es SOS 202, 202—. Ese es el teléfono al que hay que llamar, al que tiene la competencia, que es el Estado. Sin embargo, la Dirección General de Seguridad de Emergencias del Gobierno de Canarias anunció a Natalia públicamente que había iniciado una investigación de los hechos. Natalia, usted recibió una respuesta por escrito del Gobierno de Canarias en la que textualmente aseguraba que no existe ni ha existido investigación alguna por su parte, por parte del Gobierno, tan solo se han realizado las comprobaciones precisas de lo sucedido, sin que de ello se desprenda la necesidad de abrir ninguna investigación. Es decir, el concepto de mejora continua, que en la mar es obligatorio —según el Solas/74 y 76— y que debe serlo también en cualquier gestión, parece que no existe. No hay que hacer investigación ninguna, aunque haya una muerte por medio.

Nada más. Únicamente quería decirle que sería conveniente que se especificara, por las razones expuestas anteriormente, quién va a gestionar esa lancha de Salvamento Marítimo, para quién va, para qué organismo va.

Muchísimas gracias. Buenas tardes. **(Aplausos).**

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora García Chavarría.

La señora **GARCÍA CHAVARRÍA**: Gracias, presidenta.

Señora Oramas, la PNL que nos presenta nos devuelve a un trágico día en el que se produjo el fatídico y triste fallecimiento de un joven tinerfeño. Vaya desde aquí un recuerdo cariñoso para él, para su familia y también para sus amigos y vecinos del norte de Tenerife. Un triste y desgraciado accidente en el que nuestros mares son, una vez más, crueles agentes protagonistas de estos sucesos, por los que, personalmente, como gallega, me siento muy afectada, y especialmente estos días en los que se ha llevado la vida de nueve marineros y todavía tiene perdidos en sus aguas a doce más del pesquero gallego Villa de Pitánxo, a cuyos familiares y amigos quiero también enviar todo el ánimo y apoyo, y un cariñoso y sentido recuerdo.

Señoría, en el Puerto de la Cruz, en el norte de Tenerife, se cuenta con una base de Salvamento Marítimo gestionada por Cruz Roja, sobre la base del convenio de esta institución con Sasemar en el ámbito de la búsqueda y salvamento de las personas en peligro en la mar y lucha contra la contaminación marina, que fue publicado en el BOE de 28 de noviembre de 2019 y por el que se dispone de unidades adicionales operadas por Cruz Roja; en concreto en este caso, con la embarcación de Cruz Roja LS Medusa, con base en este puerto. Es una práctica habitual de respuesta de Salvamento Marítimo en muchas zonas marítimas de España, en las cuales, por su localización o características, este tipo de embarcaciones son las más adecuadas. Me gustaría destacar que, concretamente, esta base de Puerto de la Cruz tuvo durante el año 2021 una operatividad del 99,18 %, que se traduce en 362 días del año. Este es un dato que quiero resaltar especialmente porque en este ámbito, como saben sus señorías, puede darse todo tipo de incidencias, desde meteorológicas hasta técnicas, que pueden hacer que este tipo de embarcación, sea del tipo que sea, Salvamar o Guardamar, remolcador o patrullera, quede inoperativa algún día del año. Señoría, la ubicación de una embarcación tipo Salvamar en la costa norte de Tenerife no es viable, y no es viable por razones operativas. La orografía de la isla en esa zona establece que el único puerto que potencialmente permitiría su atraque sería el de Garachico, de reciente construcción, pero las condiciones meteorológicas habituales en esa zona y, además, la orientación del citado puerto hacen prácticamente inviable la salida de una embarcación de las dimensiones y características de la Salvamar. Por ese motivo, la ubicación de las Salvamar que atienden esa zona está en puertos donde se garantiza la salida de la unidad del puerto para emergencias incluso en aquellas condiciones meteorológicas más adversas.

La ubicación de los medios de Salvamento Marítimo responde a las necesidades observadas en el territorio y, efectivamente, durante los flujos migratorios estacionales y las temporadas de mayor afluencia de turistas, los medios y plantillas de Salvamento Marítimo de Canarias se ven reforzados con el objetivo de cubrir debidamente las diferentes emergencias que pudieran darse. Hasta la fecha de hoy los recursos navieros de Salvamento Marítimo con base permanente en la isla de Tenerife son cuatro: tres unidades de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 18

intervención rápida Salvamar, con base en los puertos de Santa Cruz, en Los Cristianos y en San Juan, respectivamente, y un buque de salvamento llamado Punta Salinas, que tiene base en Santa Cruz. Me gustaría señalar también que, en cuanto a las embarcaciones de intervención rápida de Salvamento Marítimo, la isla de Tenerife —junto con la de Mallorca— es la que dispone del mayor número de unidades de este tipo con base permanente. Cabe resaltar que Salvamento Marítimo dispone de un helicóptero con base en la isla de Tenerife, así como del Centro de Coordinación de Salvamento de Tenerife y una base estratégica de lucha contra la contaminación marina. Estas son las dotaciones que garantizan la intervención rápida y eficaz en situaciones de necesidad y evitan la desprotección de toda la zona.

Por todo ello, señora presidenta, hemos llegado a una transaccional con la parte proponente, en los siguientes términos, que paso a leer: El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España a que disponga de un puesto base permanente en la zona norte de Tenerife que cuente con una embarcación de Salvamento Marítimo que garantice, como ya se hace en otras zonas de la isla, una intervención rápida y eficaz que minimice el tiempo de respuesta y que evite la pérdida de vidas humanas en esta costa.

Nada más e moitas grazas. (Aplausos).

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

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

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Buenos días. Gracias, presidenta.

Creo que estamos todos de acuerdo en que Salvamento Marítimo salva vidas y que, por tanto, tener unas personas con unas condiciones laborales que no les permitan cumplir con un mínimo de sus condiciones no ayuda. Los últimos años, además, se han visto agravados debido a la situación de migración que se está viviendo en las cosas del Mediterráneo, el mar de Alborán, el estrecho de Gibraltar y las islas Canarias. El peso de las operaciones de rescate de personas migrantes es asumido también por los tripulantes de los medios marítimos, principalmente en las unidades tipo Salvamar y Guardamar. Es por este motivo que vemos insuficiente el personal que compone las tripulaciones que operan este tipo de unidades. Cabe destacar el esfuerzo titánico que están realizando los hombres y las mujeres que componen estas tripulaciones, con jornadas laborables sobrepasadas de horas y muchas veces sobrepasadas incluso de días, siendo la fatiga su peor enemigo, porque incumplen toda la normativa vigente sobre trabajo y descanso de las jornadas especiales, además en la mar.

Por eso, nosotros hemos presentado una enmienda a la PNL de la señora Ana Oramas que insta al Gobierno del Estado a consolidar las plantillas de los trabajadores en Salvamento Marítimo, garantizando así la seguridad de los trabajadores y trabajadoras y, en consecuencia, las operaciones de salvamento. Una vez vista la transaccional que nos proponen, déjenme que sea muy crítica con ella, porque todo se aguanta muy bien en el papel y es muy bonito, pero ¿cómo vamos a garantizar un puesto base permanente y una intervención rápida y eficaz si no tenemos al personal bien controlado, bien preparado y bien contratado para que realice este salvamento? ¿Cómo va a ser rápido y eficaz si solamente tenemos un puesto y no contamos con el valor principal de este puesto, que es el personal trabajador y laboral?

Gracias.

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

A continuación, en el turno de fijación de posiciones, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor López-Bas.

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

Señora Oramas, nosotros vamos a apoyar su proposición no de ley y, además, nos parece correcto el contenido literal de la transacción que ha acordado usted y que nos han anunciado esta mañana. Somos conscientes de que ni siquiera con una cobertura al 100 % de las plantillas de un servicio como Salvamento Marítimo se podrían cubrir y proteger al 100 % todos los riesgos y acudir al rescate eficazmente en cualquier situación de riesgo que pudiera poner en peligro una vida humana, como es el caso que usted nos plantea. Pero también somos conscientes de que precisamente los poderes públicos tienen que hacer todo aquello que esté en su mano para alcanzar el máximo de protección que, en este caso, Salvamento Marítimo debe ofrecer a las personas. En ese sentido, entendemos que la transaccional obedece a una iniciativa política, que es la de situar un puesto base con una embarcación; y, a partir de ahí, será una cuestión de gestión. Desde aquí déjeme que le diga que, siendo importantísimo el tema de la situación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 19

laboral y de las retribuciones del personal que se dedica a estas labores, seguro que es en lo último que ellos piensan cuando tienen que lanzarse al agua a salvar a alguien, aunque, independientemente de eso, también habrá que reconocérselo.

Muchas gracias.

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

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Confederal de Unidas Podemos... Disculpe, señor Bel, que no le quiero dejar hablar.

El señor **BEL ACCENSI**: Digo: o se ha presentado una enmienda de la que no tengo constancia, o la presidenta me obvia. Como estaba seguro de que la segunda cosa no podía ser, he repasado las enmiendas. Veo que ha sido un error que ha subsanado, cosa que le agradezco.

Nosotros vamos a votar favorablemente a esta propuesta. La verdad es que no lo suelo hacer, pero quiero no solo agradecer, sino felicitar a la diputada Ana Oramas por su tarea parlamentaria. En algunos aspectos tenemos una distancia ideológica y de posicionamientos —en otros no, afortunadamente—, pero quiero reconocer su trabajo incansable para poner encima de la mesa realidades que afectan a la gente y a territorios concretos, en este caso, al territorio que ella defiende, que es el territorio canario. Yo creo que a veces reaccionamos, legislamos, proponemos o instamos —en eso caemos todos— en función de situaciones concretas desgraciadas, como en este caso, que nos hacen ver una realidad que a veces no somos capaces de ver, pero eso no quiere decir que no tengamos que actuar. A la vez, entiendo que la puedan criticar, pero la política son acuerdos y transacciones. Uno no puede alcanzar siempre sus objetivos iniciales, pero lo importante es ir avanzando, y yo creo que Ana Oramas en esto es un ejemplo.

Permítanme un comentario con carácter constructivo a mi compañera Inés Granollers con relación a su enmienda que no ha quedado subsumida en la transaccional. Como lo que están pidiendo es desistir de abusar de la contratación eventual y apostar por la contratación con carácter fijo en Salvamento Marítimo, he de decirle que esté tranquila, porque hace pocos días que aprobamos la reforma laboral —aunque no con el voto de Esquerra Republicana— y lo que va a hacer precisamente la reforma laboral es que esta enmienda no sea necesaria, porque hay una norma aprobada por el conjunto del Congreso —de rebote, si ustedes quieren, tocando el poste y en el último minuto— que va a combatir la contratación eventual y a fomentar la contratación fija también en el ámbito de la Administración pública.

Muchísimas gracias.

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

Ahora sí, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra el señor Mayoral Perales.

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

Nuestro grupo va a apoyar la proposición no de ley. Creemos que todo lo que sea reforzar el servicio público que representa Sasemar es algo positivo y en ese sentido vamos a manifestarnos. Además, queríamos trasladar a la Comisión la preocupación que nosotros tenemos con respecto a cuáles han sido las consecuencias de la última década de austeridad en los servicios públicos en general y en Sasemar en particular, y los problemas que ha generado no cubrir las tasas de reposición y el debilitamiento de las plantillas. Creemos que tiene que haber una reflexión muy de fondo dentro del conjunto de las administraciones públicas —y aquí también— en torno al reforzamiento de los servicios públicos, el reforzamiento y la suficiencia de las plantillas en las diferentes embarcaciones. Creemos que en estos momentos es necesario ese refuerzo del número de tripulantes en las embarcaciones y en ese sentido nos vamos a seguir manifestando.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Ledesma.

El señor **LEDESMA MARTÍN**: Muchas gracias, presidenta.

Gracias también a los compañeros por permitirme intervenir en esta iniciativa, porque conozco muy bien los hechos que se relatan y apoyamos la lucha de una madre denunciando los insuficientes medios de rescate del norte de Tenerife. Creemos que es de justicia dotar de un puesto de Salvamento Marítimo a esta zona. Señora Oramas, apoyamos esta iniciativa tal como viene en la parte dispositiva. Ahora nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 20

presenta una enmienda transaccional y, como ya le dije la semana pasada en la PNL del atún, espero que esta enmienda transaccional con el Grupo Parlamentario Socialista no desvirtúe la iniciativa y que haya un compromiso real del Gobierno de crear ese puesto base. La semana pasada se cambió «instar» por «estudiar y valorar». En este caso se mantiene «instar» y, como ya he dicho, espero que ese compromiso sea real, porque además este caso es totalmente diferente. Estamos hablando de vidas humanas, de un riesgo real y de la inseguridad que tenemos los habitantes del norte de Tenerife, ya que estamos desprotegidos porque el tiempo de respuesta ante una emergencia tiene que ser mucho más rápido. Ojalá en el norte de Tenerife tuviéramos en el municipio del Puerto de la Cruz un puerto en condiciones —como llevamos muchísimos años reivindicando— que pudiera albergar un barco de Salvamento Marítimo, pero no lo tenemos.

Como canario, como residente en el norte de Tenerife y como padre, apoyo totalmente la reivindicación de Natalia González de dotar de un puesto de Salvamento Marítimo al norte de Tenerife. Ella sabe que no podrá recuperar a su hijo, pero esta lucha incansable en la que lleva casi tres años se la quiere dedicar para evitar que se repitan casos como el suyo. Natalia González, madre coraje, no se rinde. El testimonio de la novia de su hijo es un relato escalofriante; si lo leyera podrían entender mejor esta reivindicación. El helicóptero, tras hacer varias pasadas para localizarles, la rescató a ella, que había vuelto a trepar a un lugar menos peligroso, pero su personal no hizo ninguna operación de salvamento del joven porque no iba preparado para sumergirse y no había medios marítimos en el norte de Tenerife que llegaran a tiempo. Por eso, expreso todo nuestro apoyo y solidaridad con Natalia. Estaremos vigilantes para que por parte del Gobierno se cumpla esta PNL y se cree, en el tiempo más corto posible, un puesto de Salvamento Marítimo permanente y profesional en el norte tinerfeño desde el que atender emergencias y tratar de evitar la pérdida de vidas o los daños a la integridad física de las personas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Señora Oramas, no sé si es necesario que se posicione sobre las enmiendas, porque ya lo ha hecho usted, pero puede hacerlo si quiere.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Se vota en el sentido de la enmienda transaccional entre Coalición Canaria y el Grupo Parlamentario Socialista.

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

Gracias, señora Oramas.

— RELATIVA AL IMPULSO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO PÚBLICO QUE SIGA CRITERIOS DE ACCESIBILIDAD, CALIDAD, VERTEBRACIÓN TERRITORIAL Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚN PODEM-GALICIA EN COMÚN. (Número de expediente 161/003420).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Ahora pasamos al 5.º punto del orden del día, que es la proposición no de ley relativa al impulso de un sistema de transporte ferroviario público que siga criterios de accesibilidad, calidad, vertebración territorial y sostenibilidad ambiental, económica y social.

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

El señor **MAYORAL PERALES**: Buenos días. Muchas gracias, señora presidenta.

Nuestro grupo quiere trasladar un debate que es de fondo y que no se va a solventar con esta proposición no de ley, pero entendemos que puede ser útil para mirar al futuro un poquito más allá de lo que tenemos delante de nuestros propios ojos y para ser capaces de hacer una reflexión sobre lo que ha supuesto un modelo ferroviario fallido. El modelo ferroviario basado en la alta velocidad ha supuesto el deterioro del ferrocarril convencional y de las cercanías por el traspaso de las grandes inversiones a una red de AVE que en estos momentos es absolutamente deficitaria. Las previsiones económicas plantean que, de aquí a que se cumplan los plazos de amortización, puede terminar suponiendo una enorme deuda para las arcas públicas en España. La política basada en el ferrocarril radial y en acabar con el ferrocarril convencional ha sido un fracaso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 21

Es cierto que en el Ministerio de Transportes al comienzo de esta legislatura empiezan a hacer un giro en el planteamiento sobre cuáles deben ser las prioridades, y se establecen en torno a las cercanías. Pero nosotros también queremos hacer mucho hincapié en las medias distancias y en cómo somos capaces de entender la deuda histórica que existe con muchos territorios en cuanto al fortalecimiento del tren convencional. Las lógicas neoliberales siempre han seguido el mismo camino: deteriorar el servicio público y, *a posteriori*, o desmantelarlo o privatizarlo como consecuencia inmediata. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Creemos que ese no es el camino. El camino tiene que ser precisamente ir trabajando en la lógica de construir una red ferroviaria mallar, y tenemos que hacer una reflexión en torno a lo que supuso la separación de ADIF de Renfe y avanzar hacia una sola empresa que sea capaz de planificar el transporte ferroviario en nuestro país.

Respecto a la liberalización, tenemos la experiencia del transporte de mercancías, que ha sido catastrófica para el transporte de mercancías en nuestro país, que ha experimentado un retroceso brutal, pasando del 9 % a no llegar al 3 %. Eso debe hacernos pensar que no se pueden dejar elementos estratégicos del país en manos de empresas privadas, porque eso al final termina deteriorando el servicio público. Por tanto, acatando la legislación en materia de liberalización que nos viene impuesta por la Unión Europea, creemos que tenemos que hacer un trabajo para reforzar las salvaguardas de protección al servicio público en nuestro país y de protección de un empleo estable y bien remunerado para que los procesos de liberalización no supongan una depauperación de las condiciones de trabajo, no supongan una devaluación salarial y no supongan seguir profundizando en procesos de externalización. El camino tiene que ser diametralmente opuesto para la mejora del servicio público, pero también para poder buscar una salida a la crisis económica que vivimos derivada de la emergencia sanitaria.

En ese sentido, creemos también que en Europa necesitamos una reflexión. No tiene ningún sentido lo que estuvimos escuchando el otro día aquí. La verdad que resultaba un poco patético escuchar cómo tres operadores públicos europeos son los únicos que están capacitados para poder competir en el sistema ferroviario, cuando lo que se deberían establecer son lógicas de cooperación entre las diferentes empresas ferroviarias públicas en Europa para poder garantizar la movilidad de los ciudadanos europeos. La lógica de la competencia es una lógica que, desgraciadamente, no conduce a ninguna parte, nada más que al deterioro de los servicios públicos y a la generación de mercados artificiales, cuando estamos hablando de monopolios naturales que deberían estar sometidos al control democrático del conjunto de la ciudadanía y al interés general. Por tanto, ponemos encima de la mesa la que creemos que es una posición razonable que tiene que formar parte del diálogo entre todas las fuerzas políticas para tener garantizado un servicio ferroviario público de calidad y al servicio del conjunto de la población.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora van a intervenir los grupos que han presentado enmiendas. Por el Grupo Parlamentario Socialista, don Manuel Arribas tiene la palabra.

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

Este Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, apuesta de forma clara y concisa por el ferrocarril, y así lo hemos demostrado recientemente destinando en los Presupuestos Generales del Estado del año 2022 más del 40 % del total de la inversión presupuestaria —6743 millones de euros, concretamente— a los corredores europeos como principales ejes vertebradores y a las cercanías ferroviarias. Actualmente, el ministerio está elaborando una estrategia indicativa para el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias. Dicho documento está en consonancia con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030. Yo sé que algunos de ustedes son negacionistas también de la Agenda 2030, pero la Agenda 2030 es una apuesta de futuro por una sociedad más justa y más próspera. Algunos de sus objetivos son: potenciar una movilidad urbana y metropolitana sostenible a través de las cercanías e incrementar los niveles de accesibilidad y cohesión social a través del ferrocarril; mejorar el mantenimiento de la red en su totalidad para evitar su descapitalización y aumentar la fiabilidad, confort y seguridad del ferrocarril; posibilitar la sostenibilidad económica de la red ferroviaria; garantizar la interoperatividad nacional e internacional; impulsar el tráfico de mercancías, poniendo en valor la sostenibilidad; fomentar la digitalización para garantizar una movilidad conectada. En cuanto a acciones más particulares, complementadas en el marco de actuaciones de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, en los próximos meses el ministerio de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana presentará las iniciativas Mercancías 30, que incluye medidas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 22

para incentivar el tráfico ferroviario de mercancías, y Mercancías 25, con medidas para impulsar la movilidad cotidiana. Los socialistas tenemos presente en nuestra agenda política un sistema de transporte ferroviario público, accesible sostenible, vertebrado y de calidad, y la estrategia sobre la que estamos trabajando así lo demuestra.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Ahora pasamos al Grupo Parlamentario Republicano. Doña Inés Granollers, tiene usted la palabra.

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

Estamos de acuerdo con esta PNL en términos generales, aunque echamos de menos una visión menos peninsular y que sea más insularista. De ahí nuestra enmienda, que propone que el Estado contribuya a financiar el impulso del transporte ferroviario en los territorios insulares. Debemos recordar que al menos en Mallorca toda la red ferroviaria es de titularidad insular, no estatal, y es gestionada desde 1994 por la empresa pública Serveis Ferroviaris de Mallorca. En concreto, queremos destacar un proyecto: el *tren de Llevant*. Y es que se cumplen 101 años de la inauguración de la línea ferroviaria que conectaba los municipios de Manacor y Artá, una línea que estuvo en funcionamiento durante 56 años, entre 1921 y 1977. Durante las dos últimas décadas, ha habido un gran movimiento popular a favor de la recuperación del conocido como *tren de Llevant*. Ha habido múltiples concentraciones, manifestaciones o campañas de recogida de firmas y esto ha conllevado que el Govern de les Illes Balears y los ayuntamientos directamente afectados hayan declarado explícitamente su intención de recuperar el tramo ferroviario entre Manacor y Artá, revisando la situación actual e incluso ampliándolo hasta Cala Ratjada. A día de hoy, el proyecto de ampliación se encuentra explicitado en el *Plá Director de la Mobilitat* del Govern y en el *Plá D'acció Municipal* del Ajuntament de Manacor. La recuperación del *tren de Llevant* supondría retomar el proyecto de enlace ferroviario del *Llevant*, que ya se previó hace diez años y que finalmente no ha sido ejecutado. Cabría revisarlo para actualizarlo a la situación actual y, posteriormente, invertir recursos económicos para que su ejecución se lleve finalmente a cabo. Consideramos que es el Estado quien debería contribuir a su financiamiento por su carácter estratégico en la *illa* de Mallorca y, por eso, os pedimos que aceptéis nuestra enmienda a vuestra PNL.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar ahora a los distintos grupos para fijar posición.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Martínez Oblanca tiene la palabra.

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

Agradezco, en primer lugar, al Grupo Parlamentario de Unidas Podemos la extensión y el detalle de esta iniciativa ferroviaria, cuyo fondo no comparto pero que plantea legítimamente un debate de enorme interés social y de enorme repercusión económica. En su empeño antiliberalización, en esta proposición no de ley late un menosprecio hacia la alta velocidad, asunto con el que no estoy de acuerdo en absoluto, porque para quienes queremos lo mejor para España la existencia y la prolongación de una red ferroviaria digna del siglo XXI y de tintes europeos es una asignatura que urge completar para alcanzar cuanto antes el gran objetivo de interés nacional consistente en que el AVE comunique todas las capitales de provincia españolas. Esta es una prioridad política que algunos hemos venido reclamando y apoyando desde hace décadas y que en la parte que le corresponde a Asturias, mi comunidad de procedencia, está a punto de incumplirse como secuela de la decisión del Gobierno de Pedro Sánchez de relegar a los asturianos de la misma alta velocidad de la que ya disfrutaban todos los demás corredores ferroviarios AVE en servicio. Después de 3000 millones de inversión para horadar los gigantescos túneles de Pajares, se nos ha excluido del ancho de vía internacional UIC, sin el que es imposible que los trenes alcancen la alta velocidad; y, después de once años de retraso en la ejecución de las obras, la modernización del trayecto Madrid-Asturias, dentro del corredor norte-noroeste, va a concluir en Lena, nada menos que a 30 kilómetros de Oviedo y a 60 kilómetros de Gijón y Avilés, las tres grandes poblaciones del principado.

Señorías, una buena parte de las propuestas que ha defendido el señor Mayoral serían innecesarias si, tras la llegada del Gobierno de Pedro Sánchez a la Moncloa, su ministro, el señor Ábalos, no se hubiese llevado por delante a las primeras de cambio el plan de cercanías consensuado entre las administraciones a instancias del Gobierno de Mariano Rajoy con el impulso del ministro de Fomento, el señor Íñigo de la Serna. ¿Saben, señor Mayoral y demás diputados que arropan al Gobierno, cuál es la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 23

realidad del tren en Asturias con la política ferroviaria de PSOE y Unidas Podemos? Se lo ilustro con una noticia de esta misma semana: además de suprimir frecuencias, el tren de cercanías de Gijón a Laviana y Trubia será desde hoy quince minutos más lento. Con ustedes vamos hacia atrás, como en los viejos tiempos de La Campurra. Su progreso consiste en el paulatino desmantelamiento del ferrocarril. En definitiva, reclamo al Gobierno menos literatura parlamentaria y más eficiencia en las inversiones. Trasládenselo, por favor, a la ministra Sánchez Jiménez y a su secretaria de Estado, la señora Pardo de Vera.

Votaré en contra.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario EH Bildu. Don Iñaki Ruiz de Pinedo, tiene usted ahora la palabra.

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

Estamos de acuerdo básicamente con la propuesta que se trae, porque para nuestro grupo es hora de repensar y realizar un replanteamiento de la red ferroviaria. Traigo la voz y la demanda de una parte importante de la sociedad de Euskal Herria de que no se construyan nuevas líneas de alta velocidad. Hay que apostar de forma decidida por la modernización de las infraestructuras ferroviarias actuales; hay que adaptarlas al ancho europeo; hay que dar soluciones eficaces para viajeros y mercancías; hay que mejorar tiempos, destinos y facilitar la cohesión territorial. Estas son las demandas básicas que estamos haciendo. Estamos a tiempo de no empezar obras inútiles, que se van a prolongar durante muchos años y no van a dar soluciones reales a las necesidades que tenemos.

En estos momentos, está pendiente precisamente toda la conexión de la Y vasca con los diferentes corredores y, para realizar esa conexión, no es necesario crear nuevas infraestructuras de alta velocidad. Hay que mejorar los recorridos actuales haciéndolos modernos y eficaces. Eso abarata y va a hacer que podamos contar a corto plazo con esas infraestructuras, que es lo que se está demandando. No quisiéramos que nos ocurriera lo que nos está ocurriendo con la Y vasca, que se empezó allá por el año 1990 y todavía está inconclusa; cuando la terminemos seguramente ya habrá nuevos modelos de ferrocarril bala, etcétera, que la harán totalmente inútil y nos harán pensar en nuevas infraestructuras. Lo que es necesario es la modernización de la infraestructura existente, que valga para mercancías y para viajeros, que sea versátil y, además, que articule el territorio. Las necesidades de infraestructuras son básicas en la articulación del territorio y eso es lo que nos están pidiendo desde Europa. En estos momentos, tanto el Tribunal de Cuentas Europeo como la propuesta reciente del informe TENT y otros muchos trabajos no están haciendo más que insistir en la falta de argumentos y en la falta de rentabilidad que están teniendo muchos kilómetros de alta velocidad que se están tragando todos los presupuestos y todos los recursos necesarios para la tan necesaria modernización de la red ferroviaria.

Por eso, quiero traer esta demanda desde Euskal Herria y nuestra postura va a ser defender la necesidad de modernización de los actuales trazados.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Señor Mayoral, como al señor Martínez Oblanca, esta proposición no de ley nos plantea dudas y nos provoca una cierta confusión, porque creo que hay un error evidente en el planteamiento de contraponer la alta velocidad a las cercanías o a la media y larga distancia. No son trazados o diseños ferroviarios incompatibles en un país como España y yo creo que se puede trabajar por una cosa y se puede trabajar por la otra. De hecho, reconozco que en los diez puntos de acuerdo que usted plantea no encontramos una oposición frontal al AVE, pero sí aparece en el texto de la exposición de motivos de la propuesta, que es lo que nos genera esas dudas.

Esta es una cuestión muy de matices. El problema es que ustedes nos plantean diez propuestas que podrían haber sido perfectamente, si no diez, siete u ocho proposiciones no de ley; las han agrupado todas en una y eso hace que sea complicado darle un voto a favor a todo el conjunto. Reconozco que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 24

nosotros, entre las diez propuestas, hay posiblemente cuatro o cinco que podríamos aceptar perfectamente y, además, con las que estamos de acuerdo. Otras nos generan alguna duda y nos supondrían la necesidad de ir a cada uno de los elementos que ustedes plantean en sus puntos de acuerdo para poderlos discutir y debatir y generar posiblemente ese debate que hace falta sobre el trazado ferroviario de cercanías y de media y larga distancia en España en el que seguro que podríamos encontrar acuerdos.

Reconozco igualmente que, por ejemplo, las enmiendas que ha propuesto el Grupo Parlamentario Socialista e incluso Esquerra podrían ser perfectamente aceptables para nosotros. No sé cuál ha sido el resultado de sus conversaciones y a dónde llegarán esas enmiendas, pero es verdad que para nosotros es más una cuestión no tanto de cantidad de propuestas, sino de la calidad de las mismas o de que sea una propuesta integral. Ahí sí que tenemos alguna duda de carácter fundamental en la propuesta que usted nos plantea.

En ese sentido, si se quedara el texto como está —no sabemos si se va a transaccionar algo o si se va a aceptar alguna enmienda—, le anuncio que nuestro voto será negativo, pero sí le digo que hay muchos puntos en los que podríamos coincidir y en los que podríamos estar de acuerdo. Eso hace que podamos analizar un proyecto de trazados y de diseño del sistema ferroviario en España; siempre que no traten de confrontar la alta velocidad con otro tipo de tren, para nosotros no va a ser un inconveniente. Posiblemente esa es una cuestión de posicionamiento político, pero tampoco es absolutamente incompatible.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra doña Patricia de las Heras Fernández.

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

Impulso de un sistema de transporte ferroviario público que siga criterios de accesibilidad, calidad, vertebración territorial y sostenibilidad ambiental, económica y social. Ese es el título de la PNL de Podemos, ¿verdad? Y la parte dispositiva, en la misma línea, interesa la reanudación de los servicios paralizados por la crisis, frecuencias, horarios, impulsar los corredores Mediterráneo, Central, Atlántico, Cantábrico-Mediterráneo y Atlántico-Mediterráneo, mejoras en los sistemas, trazado, señalización, vías, electrificación. Así, ¿quién estaría en contra de esta iniciativa?

Sin embargo, si nos vamos a la exposición de motivos, la cosa ya cambia. Usan la siguientes frases: en la era de la globalización el ferrocarril debe constituirse como columna vertebral del modelo de movilidad; el ferrocarril como medio de transporte principal en un futuro próximo; lucha contra el cambio climático; hacer efectiva la transformación del transporte en nuestro país; fortalecimiento de las entidades públicas frente al proceso de liberalización, y potenciar el acceso a pie y en bicicleta. Estas son frases extraídas de la exposición de motivos. Son conceptos y frases que nada tienen que ver con la vertebración de España, sino —otra vez— con la obediencia a intereses de una oscura Agenda 2030, cuya finalidad en este sentido es eliminar todo medio de transporte alternativo al ferrocarril —tal y como se menciona—, fortalecer operadores públicos en contra de la liberalización del sector y que sea el Gobierno el que acabe con el control absoluto del único medio de transporte del que dispondrán los ciudadanos. En palabras del portavoz de Podemos, esta es una cuestión de fondo que no se soluciona con esta iniciativa; efectivamente. Y ese rechazo a la velocidad en contraposición al ferrocarril de cercanías es totalmente absurdo: igual su siguiente iniciativa es que volvamos a los carros de caballos.

En cuanto a lo que ha dicho el portavoz del PSOE sobre que somos negacionistas de la Agenda 2030, permítame decirle, señoría, que no negamos su existencia; al revés, advertimos de su peligrosidad frente a la nación española. La iniciativa tampoco se olvida de los estómagos agradecidos de los sindicatos y confunden —otra vez— la temporalidad con la precariedad laboral, como ya hicieron en la reforma laboral. Qué lástima que quieran utilizar la vertebración de España, algo tan necesario, como arma política para traer la Agenda 2030. Como dijo De Gaulle, el caos o yo. Eso mismo hacen ustedes: o la Agenda 2030 o no tendrán vertebración de España. O, como dijo a mi grupo parlamentario su jefa, la Yoli para los amigos: jamás van a gobernar, pero si gobernasen ustedes sí que iban a tener huelgas y movilizaciones masivas.

Ya les adelanto que mi grupo parlamentario no acepta chantajes y que no vamos a votar a favor de la iniciativa. Votaremos en contra.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 25

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Señorías, lo que está meridianamente claro es que una de las señas de identidad de este Gobierno es el deterioro de los servicios públicos progresivos, especialmente en cuanto a lo que se refiere a los servicios ferroviarios. Sin lugar a dudas, hablar del servicio ferroviario es hablar de cohesión territorial, de vertebración social, del reto demográfico y también, lógicamente, de descarbonización y de derecho a la movilidad. Pero creo que habría que analizar qué es lo que ustedes, este Gobierno, están haciendo con los servicios ferroviarios. Por ejemplo, habría que analizar el incumplimiento persistente de las obligaciones de servicio público ferroviario o la eliminación o reducción de frecuencias y su no recuperación tras la pandemia y el restablecimiento de la movilidad. Utilizan ustedes el coronavirus de excusa para absolutamente todo, incluida la restricción en materia de movilidad, aunque hay veces que ni siquiera lo utilizan como excusa, sino que, simplemente, eliminan servicios ferroviarios, como es el caso de los trenes nocturnos o lo que ha ocurrido en mi provincia muy recientemente, en concreto en el municipio de Puente Genil, en Córdoba, donde se han reducido hace unos días distintos servicios ferroviarios.

Ustedes incumplen el plan de empleo de Renfe aprobado en la etapa del ministro Íñigo de la Serna, y eso está causando problemas en cuanto a los maquinistas y al número de maquinistas que tienen que prestar este servicio; lo que, a su vez, está causando problemas en núcleos de cercanías tan importantes como el de Valencia o el de Málaga, donde se están viendo suspensiones continuadas de estos servicios ferroviarios básicos para la población. También estamos viendo, cómo no, el aumento del precio de los billetes de los servicios ferroviarios. Y así, un sinnúmero de problemas a consecuencia de la negligente gestión de este Gobierno en materia ferroviaria.

El incumplimiento de los grandes planes de cercanías que dejó el Gobierno de Mariano Rajoy, en concreto me refiero al plan de cercanías de Madrid, al de Barcelona, al de Valencia, al de Cantabria y al de Asturias, es evidente: la ejecución ronda el 10 % en esos cinco casos. No deja de ser paradójico que los grupos parlamentarios que sustentan al Gobierno, además de no asumir que el Gobierno no ha hecho nada en esta materia sino deteriorar los servicios ferroviarios, vengan a plantear este tipo de iniciativa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Mayoral, sobre las dos enmiendas presentadas.

El señor **MAYORAL PERALES**: Estoy pendiente de responder a Esquerra.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, entonces esperamos a que nos trasladen posición.

— RELATIVA A LA MEJORA DE LOS ACTUALES SERVICIOS FERROVIARIOS ENTRE LUGO Y OURENSE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003629).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la proposición no de ley número 6, que es la relativa a la mejora de los actuales servicios ferroviarios entre Lugo y Ourense. Está presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Toma la palabra don Joaquín García Díez para su defensa.

El señor **GARCÍA DíEZ**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Esta Comisión aborda hoy distintos asuntos relacionados con el ferrocarril, con los servicios ferroviarios, y les puedo asegurar que, de entrada, esta quizá sea la más sencilla de cumplir, si realmente hubiera voluntad política de acometerla; y lo digo por los costes que ello implicaría en comparación con otro tipo de iniciativas, que van mucho más allá. Estamos hablando de mejorar, por tanto, los actuales servicios ferroviarios de los que pueden disfrutar los lucenses, que no son muchos. Como saben, la línea de alta velocidad ha puesto en servicio recientemente sus trenes entre la capital de España y Ourense, pero Lugo, por ahora, sigue al margen de lo que supone beneficiarse de esas líneas de alta velocidad. Actualmente contamos con cuatro servicios o cuatro frecuencias diarias con la capital de España, de los cuales solamente uno es directo y los otros tres son trenes de media distancia, que obligan o exigen a los lucenses a hacer transbordo en la ciudad de Las Burgas. Esta es la realidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 26

Por ello, nosotros lo que estamos planteando en esta iniciativa son cuatro cuestiones muy concretas y, si hubiera voluntad política —insisto—, muy sencillas de llevar adelante. La primera, que se instaure un servicio matinal. Lo digo porque desde Ourense a Madrid salen, diariamente, un tren a las seis y media de la mañana y otro a las siete y dieciocho minutos de la mañana y, sin embargo, el primer tren para enlazar en Ourense desde Lugo sale a las nueve menos diez de la mañana, con lo cual no llega a la capital de España hasta las dos menos cuartos de la tarde, lo que imposibilita de todas las formas posibles que se venga a realizar una gestión por la mañana a Madrid, obligando a esa persona a venir la noche anterior. Lo mismo ocurre en sentido inverso.

La segunda cuestión es mucho más fácil todavía de cumplir. En esos transbordos en la ciudad de Ourense a veces las esperas son de diez minutos, pero a veces son de una hora y diez minutos, como ocurre con el tren que sale de Lugo a las cuatro de la tarde y que tiene que esperar, como digo, en la ciudad de Ourense una hora y diez para coger el enlace a Madrid. Es así de sencillo lo que pedimos: ajustar esos horarios para que las esperas sean mucho más razonables en el tiempo.

La tercera cuestión que estamos planteando es que, cuando se terminen las obras que actualmente han obligado a cortar el tráfico ferroviario y a sustituirlo por un desplazamiento en autobús entre Lugo y Ourense, en ese momento y no ahora, por lo tanto —creo somos que responsables y razonables— se pueda instalar una nueva frecuencia, un nuevo servicio directo, sin obligar a transbordar en Ourense. Nosotros apuntamos, porque nos hemos documentado y hemos hablado con expertos en la materia, que puede ser un tren del tipo S730, que tiene una capacidad para 265 pasajeros. Insisto en que estamos planteándolo para ese momento, el de la finalización de las actuales obras, que según Renfe y ADIF está prevista a en torno al 10 de mayo de este año.

Por último, pensamos que una vez se termine completamente la electrificación, que será, previsiblemente, a finales del año 2023, se pueda poner otro servicio directo —con lo cual ya tendríamos tres de los cuatro que hay actualmente— ya con otro tipo de tren, los S-107, que alcanzan hasta 300 kilómetros/hora, y que facilitarían, insisto, los desplazamientos.

Señorías, la sociedad lucense, mayoritariamente, viene denunciando este abandono, este aislamiento. Les recuerdo lo que acabo de decir: hay solo cuatro servicios diarios y solo uno es directo. Y nosotros no vamos a renunciar ni a la construcción de las variantes que estaban previstas en anteriores gobiernos del Partido Popular, ni vamos a renunciar a que se hagan estudios informativos sobre las posibles conexiones entre Lugo y Santiago o entre Lugo y A Mariña, pero esta tercera iniciativa hoy de lo que habla es de lo que les acabo de decir, no de lo otro. No vamos a renunciar a eso.

Me voy a referir a las enmiendas, que ya dan una idea de por dónde van las cosas, sobre todo la del Grupo Socialista. Las del Grupo VOX para nosotros están diciendo lo mismo que dice lo nuestro, pero con distintas palabras. Cuando hablan de que se instaure un tren del tipo S-730 antes de que —dicen ellos— se pongan en funcionamiento los trenes Avril, nosotros lo que decimos es que cuando terminen las obras, como acabo de decir. Más o menos, va a coincidir en el tiempo una cosa y otra. Es decir lo mismo, pero con otras palabras. Por lo tanto, entendemos que no modifica nuestra propuesta. Pero ya me tengo que referir al Grupo Socialista. Son, y lo digo con todo respeto, una burla a los lucenses. Yo preferiría que la retiraran, lo digo sinceramente; les hago un favor si la retiran. Los lucenses, cuando se enteren de lo que proponen ustedes a cambio de lo que yo acabo de explicar aquí, se van a sentir ofendidos. Se lo explico. En el punto uno, como acabo de decir, pedimos un servicio matinal para llegar a Madrid en horario de mañana, y ustedes nos lo cambian por seguir mejorando las conexiones y no sé qué. Oiga, que es un servicio matinal. En el punto dos pedimos reducir los tiempos de espera en Ourense. ¿Y sabe lo que nos propone el Grupo Socialista? Que retiramos este punto. ¿Qué quiere decir esto? Que no quieren que se reduzcan los tiempos de espera en Ourense. El punto tres pide ese tren directo a partir de mayo del 2022, y lo cambian por analizar las opciones, adaptar horarios; es decir, no quieren un nuevo enlace directo en el 2022. Y, por último, en el punto cuatro decimos que cuando terminen las obras en el 2023 tendríamos tres trenes directos, incorporando uno más. Y aquí nos dicen que se revise la oferta de servicios. Es decir, no a otro servicio directo a Madrid. En resumen —termino, presidente—, vaguedades y falta de concreción. Por lo tanto, no hay compromisos.

Les pido, en consecuencia, que retiren esto. Y si no lo retiran, evidentemente no lo vamos a aceptar. No hay voluntad. Porque, miren, es muy fácil: mientras aquí nos rechazan esto, Renfe y ADIF están anunciando estos días nuevos servicios directos entre Galicia y Valencia y entre Galicia y Alicante y hoy mismo han anunciado un servicio nuevo matinal —aquí sí— entre Vigo y Santiago en los dos sentidos. Por lo tanto, ustedes sabrán lo que van a hacer, pero la sociedad lucense les aseguro que va a tomar nota.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 27

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Hay dos enmiendas a esta proposición. Vamos a comenzar con la del Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra doña María Ruiz Solás.

La señora **RUÍZ SOLÁS**: Muchas gracias.

Abandonada y aislada, así se encuentra Lugo y así sigue, a pesar de que, después de dieciséis años de obras y más de 10 000 millones de euros de inversión, por fin el AVE ha llegado hasta Ourense, y a pesar también del proyecto de construcción de 31 millones de euros de una estación intermodal, que, desde luego, no tendrá ningún sentido si no sirve para dar un servicio digno y eficiente a los lucenses. Abandonada y aislada, con un servicio de trenes absolutamente insuficiente y con un servicio de autobuses muy mermado también por la dichosa pandemia que esperamos pueda empezar a funcionar con normalidad lo antes posible.

Así que nosotros celebramos esta propuesta del Partido Popular que pretende poner este parche que, aunque no deja de ser un parche, es tan necesario para racionalizar los horarios y reducir los tiempos de espera de los lucenses que necesitan viajar a Madrid. Y lo celebramos porque hasta que no ha llegado el AVE hasta Ourense el Partido Popular no parecía haberse dado cuenta de que las conexiones entre Lugo y Madrid son un auténtico desastre. Efectivamente, en la actualidad los lucenses solo tienen cuatro servicios para llegar a Madrid; tres a Ourense para acoger después el AVE y uno directo que tarda casi cinco horas en llegar a Madrid; es más que hacerlo en coche. Pero es que, además, los tres servicios desde Ourense tienen unos horarios que no permiten a los usuarios viajar para hacer gestiones en el día, como comentaba el portavoz del Partido Popular, porque es absolutamente imposible llegar a Ourense para coger un tren a las ocho y media o siete de la mañana desde Lugo, lo que les obliga a tener que pernoctar; y a la inversa, exactamente lo mismo. Para colmo, además, estos transbordos van acompañados de esperas en Ourense, a veces de más de una hora. Por otro lado, y lamentablemente, tampoco va a beneficiar a los lucenses de forma inmediata el hecho de que Renfe y ADIF pongan trenes eléctricos en circulación durante 2022, los prometidos trenes Avril, porque estos trenes no van a poder hacer el trayecto entre Lugo y Ourense mientras no estén terminadas las obras de electrificación de las vías, cosa que parece que no va a ocurrir hasta 2024, y eso con suerte, porque todos sabemos las dificultades de los trabajos en este tramo por la orografía de la línea, que va paralela a los cañones del Miño. Así que, por mucho AVE que vaya desde Ourense a Madrid y por muchos trenes Avril que se pongan en servicio, mientras no se electrifiquen las vías desde Lugo a Ourense estos usuarios no van a ver reducido el tiempo de viaje, que actualmente es de una hora y cuarenta y cinco minutos. Por eso, nosotros estamos de acuerdo con la propuesta.

Creemos que sería más lógico poner en servicio, incluso antes que los trenes eléctricos Avril, trenes del tipo S-730 o similares, que permiten la conexión sin trasbordo en Ourense, para poder realizar el viaje de forma directa, que sería lo ideal. En este sentido hemos propuesto nuestra enmienda de modificación. Lo que proponemos es una solución práctica, porque aunque este tipo de trenes no alcance velocidades tan altas como los nuevos Avril son mucho más versátiles y pueden ser usados tanto en vías de alta velocidad, con bastante buen rendimiento —no tan bueno como estos trenes AVE, pero sí 250 kilómetros hora— como en vías convencionales electrificadas o en vías convencionales sin electrificar. De esta forma se podría mejorar el servicio antes de 2024, que es cuando se estima que estén terminadas las obras.

Hemos visto también las enmiendas que hace el Partido Socialista a esta PNL, pero nosotros somos más de la opinión de empezar la casa por los cimientos y no por el tejado y pensamos que los trenes de alta velocidad deben llegar cuando todo esté preparado, para que puedan circular con normalidad.

Nosotros no queremos que los lucenses sigan esperando, queremos ofrecerles soluciones lo antes posible y que no pasen otros dos largos años, o quién sabe si más, hasta que estén terminadas las obras y puedan beneficiarse de los servicios que, sin duda, merecen tanto como cualquier otro español.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Socialista. Don Javier Cerqueiro González, tiene usted ahora la palabra.

El señor **CERQUEIRO GONZÁLEZ**: Gracias, presidente.

Señor García Díez, vamos a empezar por el principio y por la exposición de motivos. Yo quiero decirle que no comparto, en absoluto, sus afirmaciones de que los servicios ferroviarios en nuestra provincia están en una situación de abandono y aislamiento. Nuestras infraestructuras ferroviarias están en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 28

obras —ahora sí; con ustedes no—, esa es la realidad. Ustedes, con sus argumentaciones y propuestas, practican la vieja estrategia política de poner una cortina de humo sobre la realidad, en este caso sobre las inversiones que está llevando a cabo el Gobierno de España en las infraestructuras ferroviarias de la provincia de Lugo. El Gobierno de España ha licitado en los últimos dos años y medio casi el triple que en los doce años anteriores. Ese es el problema del retraso. Y, en época de crisis, más de 546 millones de euros, que es lo que ustedes están intentando tapar. Ustedes saben que hay obras en marcha, que estamos en un proceso de transformación y modernización de los servicios ferroviarios, incluida la estación intermodal de Lugo, a la que la señora Pastor sí que abandonó, metiéndola en un cajón.

Señoría, el cambio de los servicios ferroviarios en nuestra provincia pasa, obligatoriamente, por transformar la vía entre Lugo y Ourense, y estas obras están en marcha y a buen ritmo. Si quiere vamos juntos saber el túnel de Oural y ve cómo están todas las obras. Ustedes, en sus años de Gobierno obviaron esta inversión. Por cierto, con el silencio cómplice del señor Feijóo durante todos estos años. Estamos hablando de que en estos años hay un incremento de más del 250 % del presupuesto, y ustedes se atreven a hablar de abandono y de aislamiento. Pues sí, el aislamiento viene del retraso. Ustedes son muy exigentes con la gestión de infraestructuras de los demás, pero muy poco con la suya. Cuando no gobiernan, son capaces hasta de programar horarios, y no les cuento las exigencias del señor Feijóo con los plazos de las obras del Gobierno de España, que hasta se atreve a exigir meses de finalización, mientras las obras de su competencia en la provincia de Lugo brillan por su ausencia. Pero de eso no se queja, señor García Díez. Cuando gobiernan ustedes, sí que abandonan la provincia de Lugo.

Bajo el tono. A pesar de no estar de acuerdo con sus puntos de vista, presentamos las enmiendas para intentar llegar a acuerdos, porque sí, somos conscientes de que hay que intentar mejorar las cosas. Creemos, realmente, que deben ser los técnicos los que ajusten tiempos y horarios tras la finalización de las obras de electrificación y cuando entren en servicio nuevos trenes. Les aseguro que el ministerio tiene la firme voluntad de que serán lo más ajustados posibles para dar un servicio eficaz y útil para la provincia de Lugo. Somos los primeros interesados.

Ahora bien, es necesario aclarar varios asuntos que ustedes mencionan en su PNL. Primero, hay que decir claramente que la oferta de servicios entre Lugo y Madrid se ha visto incrementada un 25 %. Segundo, que Lugo dispone de enlace en tres de los cuatro servicios de AVE, que tienen su inicio y finalización en Orense. Lo dijo ya usted. Tercero, que la llegada de la alta velocidad a Galicia ha permitido reducir en 56 minutos el tiempo de viaje en los servicios directos entre Madrid y Lugo. Ya sabemos que no es suficiente; estamos en obras y seguiremos. Cuarto, que el tiempo de espera entre la llegada y salida en la estación de Orense es de alrededor de veinte minutos, ajustados para permitir la subida y bajada de los viajeros; eso lo dicen los técnicos. Y es verdad que hay un tren a las cuatro que tiene un tiempo de espera mayor —creo que una hora y diez—, precisamente para dar opciones a los viajeros que vienen a nuestra provincia del Alvia Barcelona-Galicia. Quinto, que la llegada de los trenes de la serie 106 de Talgo, que está prevista para los próximos meses, reducirá aún más los tiempos de viaje y abre la posibilidad de mejorar la oferta, que en todo caso tendrá que estar adaptada a la demanda. Recordemos que estos servicios no reciben aportaciones públicas, por lo que deben ser sostenibles por sí mismos.

El Gobierno de España junto con las instituciones lucenses está buscando las mejores soluciones para facilitar el mejor servicio para los lucenses. Estamos haciendo el trabajo que ustedes no hicieron durante sus años de Gobierno. Y, por supuesto, los servicios técnicos responsables buscarán facilitar el viaje en tren...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cerqueiro, tiene que ir acabando, por favor.

El señor **CERQUEIRO GONZÁLEZ**: ... por vía ferroviaria —ya acabo, presidente— mientras haya obras en las infraestructuras.

Señorías del PP, el compromiso con los territorios se demuestra en los Presupuestos Generales del Estado y con inversiones reales, que es lo que está haciendo el Gobierno de España en la provincia de Lugo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la fijación de posición de los distintos grupos. Por el Grupo Parlamentario Mixto, señor Martínez Oblanca, tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 29

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

Apoyaré con mi voto a favor esta proposición no de ley que ha defendido con su habitual solvencia el diputado lucense, señor García Díez, para que la conclusión de las obras en el tramo entre Lugo y Monforte de Lemos sea una realidad cuanto antes y permita la mejora del funcionamiento cotidiano de los servicios ferroviarios y poner sentido común en la captación de viajeros y en el uso de esos servicios, ya que parece que el Ministerio de Transportes tiene como objetivo espantar a sus usuarios con una oferta ineficiente, horarios impropios, limitación de frecuencias y, en definitiva, merma de la calidad del servicio, males que también sufrimos en Asturias, mi comunidad de procedencia y, por tanto, aunque solo sea por solidaridad ferroviaria, reclamo para ellos una solución.

Llamo la atención, señor presidente, sobre que cinco de los diez asuntos que estamos debatiendo esta mañana en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana corresponden a iniciativas ferroviarias, lo cual creo que es un signo que pone de manifiesto una preocupación específica por una materia que, sin duda, es prioritaria para España. No comparto el balance que acaba de hacer el portavoz socialista. Bastaría repasar el desastre de los Gobiernos de Rodríguez Zapatero, con un ministro de Obras Públicas precisamente gallego, el señor Blanco, y la paralización de todas las obras de infraestructuras que estaban realizándose en España en el año 2010, incluidas las viarias y ferroviarias, para rebatir los argumentos que acaban de darse. Aquello fue producto de una gestión económica calamitosa, que a punto estuvo de costar la intervención de España y el rescate europeo. Asimismo, el ferrocarril fue significativamente el gran damnificado de aquella pésima gestión socialista.

Votaré a favor de esta iniciativa, señor presidente.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al Grupo Parlamentario EH Bildu. Don Iñaki Ruiz de Pinedo, tiene usted la palabra.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: No voy a intervenir.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Vasco no está. Por tanto, don Ignacio López-Bas, del Grupo Ciudadanos, tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Señor presidente, intervengo muy brevemente para anunciar el voto favorable de Ciudadanos a la proposición no de ley del Grupo Popular. Entendemos que la iniciativa de un tren matinal, a modo de tren madrugador, precisamente para acercar Galicia y Madrid, es importante. Sobre todo supone un ahorro de costes y de molestias a los usuarios cuando se desplazan por motivos laborales o profesionales. El resto de medidas nos parecen cuestiones más de gestión del servicio.

La vemos adecuada y votaremos que sí.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Del Grupo Parlamentario Plural no hay nadie, por lo que tomará la palabra el Grupo Republicano. Doña Inés Granollers, tiene usted la palabra. **(Pausa)**. ¿Va a hacer uso de la palabra? **(Denegación)**. Pues pasamos al Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Doña Roser Maestro, tiene usted la palabra.

La señora **MAESTRO MOLINER**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quería decir al Grupo Popular que coincidirá conmigo en que la falta de conexión no es únicamente en los servicios ferroviarios entre Lugo y Ourense, sino que podríamos extenderla a otras partes de Galicia y a España entera, con los déficits estructurales que puedan tener directamente. Pero no olvidemos —ha sido recordado por el señor Cerqueiro principalmente— que venimos arrastrando una política ferroviaria que ha dejado mucho que desear, que lejos de facilitar que este tipo de conexiones se pudieran producir, los gobiernos anteriores no han hecho más que agudizar la problemática existente. Ya sabemos que España ha experimentado un cambio sustancial en las últimas décadas en todo el transporte ferroviario. Podemos hablar de las líneas de alta velocidad —efectivamente, y de manera muy lamentable, existe una dicotomía entre la convencional y la alta velocidad— o podemos hablar de la integración en las redes europeas e incluso de la dotación de nuevos equipos de seguridad. Pero, una vez más, esto no ha servido para resolver las grandes carencias que tenemos. También podríamos hablar de la excesiva

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 30

centralización de las infraestructuras y los servicios, en un modelo radial que mantiene hiperconectada a la capital; lamentablemente, quienes no formamos parte de la capital no tenemos esos mismos privilegios.

Han existido avances, por supuesto, con respecto a la época anterior. Han existido avances con el actual Gobierno; por supuesto, son incipientes —todavía deberán dar sus frutos—, pero están apuntando en una buena dirección, algo que antes no podía ni imaginarse. Ha llegado la alta velocidad a Galicia, después de tantos años y de tantas demoras, algo que seguro celebran igual que yo. También podríamos hablar del incremento de algunas ofertas de servicios de conexión. Aunque pueda ser poco, se avanza. Sobre todo, me parece muy importante que recordemos que dentro de los actuales presupuestos del Estado se recogen unas dotaciones muy importantes al efecto, presupuestos a los que, por cierto, ustedes votaron en contra, sabiendo que esa apuesta territorial por el ferrocarril estaba más que incluida.

Termino, presidente, alegrándome de que el Grupo Popular se sume a esta reivindicación relativa al transporte ferroviario como futuro de la movilidad de nuestro país —les animaría a que votaran a favor también de nuestra PNL anterior—, aunque este tipo de desarrollos deben realizarse de manera viable y sostenible, con equilibrio respecto de la movilidad interior y exterior, premisas que entendemos que no se cumplen en su proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra don Joaquín García para posicionarse sobre las enmiendas presentadas.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Ha quedado claro, la dejamos en sus justos términos.

Gracias.

— RELATIVA A IMPULSAR EL ESTUDIO DEL SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA FERROVIARIA A SU PASO POR SAN ANDRÉS DEL RABANEDO (LEÓN). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/003692).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 7.º, relativa a impulsar el estudio del soterramiento de la línea ferroviaria a su paso por San Andrés de Rabanedo, León. La presenta el Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra don Pablo Calvo.

El señor **CALVO LISTE**: Gracias, presidente. Señorías, buenas tardes.

Escuchen con atención estas palabras: escalera, cuesta, rampa, ascensor, pasarela, puente elevado, paso inferior, ruido, impacto medioambiental, incomunicación y parche. A su significado se enfrentan a diario miles de personas, más de diez mil vehículos que transitan entre los barrios del municipio de San Andrés del Rabanedo y este con la capital leonesa. El motivo no es otro que las vías del tren que cruzan San Andrés del Rabanedo desde 1868, dividiendo en dos el tercer municipio más poblado de la provincia de León. En aquel año, apenas dos mil personas; hoy, en torno a las treinta mil. El proyecto que traería el AVE a León desde Madrid camino de Asturias llevaba de la mano el del soterramiento de las vías a su paso por León y su alfoz, en este caso San Andrés. El proyecto en 2003 contemplaba casi cinco kilómetros de soterramiento. El tren se escondería antes de entrar en la ciudad parando bajo tierra en la estación leonesa, eliminaría el paso a nivel del barrio de El Crucero y, ya en el municipio de San Andrés, el puente elevado para vehículos de la avenida del Párroco Pablo Díez y su pasarela peatonal hasta que volviera a ver la luz de nuevo a la altura de la calle Voluntario Ángel Soto, es decir, por la misma traza que viene haciéndolo desde el siglo XIX, pero sin crear obstáculos y borrando los ya existentes.

Pero a día de hoy los cinco kilómetros se han transformado en quinientos metros y los 300 millones de presupuesto en 25. El soterramiento se produce antes de entrar en la estación de León y vuelve a la superficie justo al comienzo del término municipal de San Andrés, discurriendo por la población sin eliminar ninguna de las barreras ya creadas a lo largo de las últimas décadas; no elimina el puente, ni las pasarelas de peatones existentes para sortear las vías, soluciones impropias del siglo XXI que dañan la economía de la zona, menoscaban el medio ambiente, el paisaje, el espacio urbano, la seguridad y el transporte de las personas que transitan a diario por encima de ellas. Es increíble que el puente y pasarela de la avenida sean Camino de Santiago —el municipio cuenta, de hecho, con seis kilómetros—, viendo dañada gravemente la imagen de un bien Patrimonio de la Humanidad. Tras el accidente ferroviario de Angrois, que modificó la normativa existente, se detectó que el AVE hacia Asturias no cabe ni de alto ni de ancho bajo este puente, por lo que deberá ser demolido. ¿Por qué no aplicar el coste de construcción del nuevo al soterramiento?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 31

Hablamos de soterrar poco más de un kilómetro, que traería a la zona modernización y posibilidad de expansión poblacional, eliminación de pantallas acústicas previstas de hasta cuatro metros de altura, eliminación de pasos inferiores que se inundan cada vez que llueve, comunicaría a cinco barrios entre sí con el municipio y con el centro de León, y la avenida recuperaría el trazado en línea recta. La infraestructura, tal y como está, no aporta beneficios, pues no tiene parada en el municipio, y sí ahonda los perjuicios ya existentes. Es irónico que, junto a las vías, se ubique el Centro de Referencia Estatal para la Atención de Personas con Grave Discapacidad y para la Promoción de la Autonomía Personal y Atención a la Dependencia. Pese a que el Ministerio de Fomento, en el 2015, garantizó ya el proyecto con el soterramiento de vías hasta la calle Voluntario Ángel Soto, tanto Adif como el ministerio —ahora del PSOE, antes del Partido Popular— alegan costes económicos elevados para poco más de un kilómetro de soterramiento. Hay dinero para el Ministerio de Igualdad, 525 millones, con semáforos con perspectiva de género; para las televisiones públicas, Radiotelevisión Española, con 443 millones; para las autonómicas, 1100 millones, todas ellas con pérdidas; o para las embajadas ilegales de la Generalidad, 12 millones, por poner tres ejemplos. No es falta de dinero, lo que no hay es voluntad política.

En 2019, los siete partidos del ayuntamiento de San Andrés votaron por unanimidad apoyar el soterramiento, y hoy ya ha surgido un movimiento vecinal que se manifiesta todas las semanas demandándolo. En el Congreso VOX ha realizado preguntas por escrito, solicitando informes y documentos de los proyectos sin éxito. El Gobierno de España se niega a dar información en este y en otros asuntos, provocando que lo denunciáramos ante el Tribunal Supremo, que nos ha dado la razón en la reciente sentencia de 10 de febrero de 2022. La falta de infraestructuras de transporte, sanidad, educación y servicios básicos, unida a la menguante posibilidad de empleo y a la ausencia de políticas que fomentan la natalidad, han condenado a los municipios a convertirse en la España abandonada. San Andrés forma parte de la España silenciada y abandonada por todos los Gobiernos.

No se limiten a contemplar cómo pasa el tren; súbanse al tren del progreso con el soterramiento. Ya es hora desde 1868.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

No hay enmiendas en esta proposición, así que vamos a pasar directamente a la posición de los distintos grupos.

Vamos a empezar con el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra el señor don Isidro Martínez.

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

Hasta hace muy pocos meses, en León se producía un disparate ferroviario mayúsculo con la maniobra avance-retroceso a la que los trenes de la línea Madrid-Asturias estaban obligados como consecuencia o como secuela de la estación que el señor Rodríguez Zapatero, leonés nacido en Valladolid, inauguró en 2010 y que penalizaba nada más y nada menos que con veinticinco minutos extra el viaje en tren con la capital de España y otro tanto en el trayecto en el viaje de vuelta. Se ha superado, afortunadamente, esa maniobra con la inauguración de una nueva estación, y lo que propone el Grupo Parlamentario VOX ahora para soterrar la línea ferroviaria a su paso por San Andrés del Rabanedo tiene que ser otro avance en la modernización del ferrocarril del siglo XXI. Pero, como ya dije en otra intervención en otro punto anterior, resulta lamentable —y lo denuncié en este ámbito parlamentario— que la alta velocidad ferroviaria en el corredor norte-noroeste termine precisamente en León, y a los asturianos, tras 3000 millones de inversiones para horadar los túneles bajo Pajares, se nos discrimine de la velocidad que ya disfrutaban el resto de las líneas AVE que ya están en servicio. El soterramiento del paso ferroviario por San Andrés del Rabanedo forma parte de esas medidas de modernización ferroviaria que son urgentes, que son prioritarias y, por lo tanto, la propuesta del Grupo VOX contará con mi voto favorable.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Vamos a pasar directamente al Grupo Ciudadanos. Tiene la palabra don Ignacio López-Bas.

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

Muy brevemente, voy a manifestar nuestro voto favorable a esta propuesta, a esta iniciativa. De hecho, yo he tenido ocasión de visitar personalmente la ubicación del proceso que se solicita en este caso por parte incluso de los concejales que forman parte del grupo municipal en León, y además tuve ocasión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 32

de trasladarles la posibilidad de que tomaran ejemplo de algunas actuaciones que Adif había llevado a cabo en algunas localidades de España, y en concreto en la mía, en Orihuela, Alicante, mediante un soterramiento parcial, un semisoterramiento en trinchera, con una parte luego cubierta con una losa de hormigón, que podría ser una alternativa. Por lo tanto, son situaciones que se han dado, situaciones que existen y que deberían ser, al fin y al cabo, a fecha de hoy el cumplimiento de un compromiso y de una propuesta que hizo explícita en su momento el señor Rodríguez Zapatero precisamente en aquella ubicación.

Por lo tanto, nuestro voto será favorable.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Vamos a pasar al Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra doña Carmen González Guinda.

La señora **GONZÁLEZ GUINDA**: Muchas gracias, presidente.

Hablar de San Andrés del Rabanedo, municipio colindante con la capital y tercer municipio en población de la provincia, es hablar de soterramiento, es hablar de una infraestructura de urgencia tanto por la seguridad como por la accesibilidad para sus ciudadanos, ya que las infraestructuras del ferrocarril a su paso por el casco urbano necesitan ya una solución definitiva y acorde con el siglo XXI que acabe con la fractura urbanística que están padeciendo los vecinos. Desde el Partido Popular se han hecho distintas iniciativas solicitando esta infraestructura tanto a nivel municipal como en el Senado y en esta Cámara. En los últimos presupuestos de esta legislatura hemos incluido la correspondiente enmienda a los presupuestos, precisamente para ejecutar el *petitum* de la PNL que hoy debatimos. Estas enmiendas —que ya fueron presentadas en anteriores presupuestos— siempre han sido rechazadas. A cambio, este mes de febrero nos encontramos con unas declaraciones de la alcaldesa socialista del municipio, señora Camino Cabañas, tras su visita al ministerio que no entendemos, lo que ha motivado que la portavoz del PP en el consistorio, Noelia Álvarez, declarara que la reunión ha sido un auténtico fracaso tras darle largas a la alcaldesa desde Adif, y cuando por fin le dan cita en el ministerio, no la recibe la propia ministra.

El Partido Popular de San Andrés del Rabanedo ha mostrado su total desacuerdo con la propuesta que la alcaldesa ha llevado al ministerio para financiar el soterramiento del ferrocarril a su paso por el municipio con la construcción de viviendas donde se ubican los talleres ferroviarios, en el barrio de La Sal. Una propuesta que, en palabras de nuestra portavoz local, es tan trasnochada como inoportuna y descabellada, y que supone la desaparición encubierta de los talleres ferroviarios, talleres por cierto que están situados en terrenos de Renfe y no de Adif. Lo que además nos parece grave es que la regidora socialista mezcle las cuentas de un operador ferroviario, Renfe, con la del gestor de infraestructuras, Adif. El dinero que se iba a obtener de esos terrenos era para construir los talleres de torneros y ahora resulta que ese dinero irá, según la alcaldesa, a construir viviendas, demoler los talleres y echar a los trabajadores a la calle. El PP está totalmente a favor de iniciar de nuevo los trámites para lograr el soterramiento, que el soterramiento sea una realidad, pero no a costa de los empleos de nadie en una provincia que, como ya se ha expuesto, sufre una sangría demográfica.

La verdad, no se entiende esta solución. A cambio, desde el PP les damos la siguiente: aprobar esta PNL que recoge las enmiendas del PP a los presupuestos y ejecutarla, e incluir la inversión del proyecto en algunos de los tantos planes de choque de movilidad sostenible, segura y conectada de los fondos europeos del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que ya ha sido aquí nombrado y que tiene —termino, presidente— 6700 millones de euros. Teniendo en cuenta que para el corredor atlántico de los 2400 se dedican 1300, creemos que estamos pidiendo muy poco —115— para una infraestructura que es fundamental para la accesibilidad y la movilidad en un municipio que está partido en dos.

Muchísimas gracias, presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos al Grupo Socialista. Señor don César Ramos, tiene usted ahora la palabra.

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

Voy a utilizar mi intervención para poner en valor el trabajo que está haciendo la alcaldesa de San Andrés del Rabanedo buscando la mejor fórmula para la integración del ferrocarril y la permeabilidad a su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 33

paso por el municipio. Evidentemente, cuando el tren pasa por un municipio son muchas las ventajas que tiene en el desarrollo económico, pero es cierto que también hay que buscar la manera de que la integración se haga de la mejor forma posible. La alcaldesa ya se ha reunido hace pocos días en el Ministerio de Transportes para trabajar en la mejor solución, en una solución técnicamente factible y que sea viable. Aquí podemos pedir todo lo que queramos pero las soluciones tienen que ser siempre viables técnicamente.

Además, hay que recordar que en las integraciones urbanas en los municipios se tienen que implicar las distintas administraciones que están afectadas, y la Comunidad de Castilla y León tiene también que implicarse en buscar la mejor solución, no solo planteando qué es lo que tiene que hacer el ministerio, sino ayudando financieramente a las soluciones que se puedan dar. Defendemos el trabajo de los compañeros en la población, apoyamos las reivindicaciones de los compañeros en la población y, evidentemente, seguiremos trabajando para que los vecinos tengan la mejor permeabilidad y la mejor integración, para que puedan aprovecharlo en las mejores condiciones.

Nada más y muchas gracias.

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

— SOBRE EL IMPULSO DEL FERROCARRIL EN TENERIFE Y GRAN CANARIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/003698).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la siguiente proposición no de ley, número 8.º, sobre el impulso del ferrocarril en Tenerife y Gran Canaria, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Para su defensa y exposición, don Ignacio López-Bas, tiene usted ahora la palabra.

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

Miren, señorías, la proposición no de ley que traemos hoy habla de competencias, habla de solidaridad y cooperación entre administraciones y habla de sostenibilidad en el transporte. Habla de competencias porque somos conscientes de que estamos solicitando una iniciativa no tanto de actuación. Si se lee perfectamente la proposición que presentamos, de lo que estamos hablando es justamente de garantías, de que el Estado establezca unas garantías y marque un compromiso sobre todo en el impulso para la financiación de una infraestructura que creemos que es importante. Es verdad que en las islas Canarias el ferrocarril es competencia, en cuanto que es un medio de transporte insular, de los cabildos, cuando además afecta a varios municipios de cada isla. En el caso de Gran Canaria y Tenerife hablamos de que es una competencia, primero, de carácter autonómico pero luego delegada precisamente en los cabildos. Pero hablamos de solidaridad y de cooperación entre administraciones cuando tenemos que darnos cuenta de que precisamente el hecho insular coloca a Canarias —como pasa también con Baleares— en una situación muy especial, en la que aporta al producto interior bruto de este país a través de actividades tan relevantes como el turismo, y necesita también de la aportación del Estado en materia de infraestructuras para diseñar unos transportes sostenibles, unos transportes eficientes y unos transportes que den respuesta a las necesidades de su población.

Hay que tener en cuenta que en el caso de Canarias y Tenerife estamos hablando de islas que soportan una situación geográfica específica —como islas que son—, limitada en su territorio de una manera natural, que no les permite crecer de ninguna otra manera, pero que tienen una población y una afluencia de personas por el ámbito del turismo muy importante y que es un beneficio para todos, para toda España. En ese aspecto hablamos de solidaridad y de cooperación cuando esa solidaridad entra en el marco de las diferentes administraciones que pueden y deben actuar en el caso del que estamos hablando, en el caso de las islas Canarias. Pero hablamos también de sostenibilidad debido a que en el caso de Tenerife, pero también en el caso de Canarias y en el de la totalidad de las islas, soporta una presencia de automóviles al menos 3,5 veces superior a la que se da en la Península. Eso hace que tengamos y que se deban adoptar medidas que garanticen precisamente la calidad medioambiental, el bienestar de los que allí viven y de los que visitan la isla y también de todo el entorno, para que este sea ecológicamente sostenible y podamos seguir disfrutándolo durante muchísimos años.

En este sentido planteamos precisamente esta proposición no de ley, para instar al Gobierno a que se reconozca el carácter prioritario y estratégico del ferrocarril en ambas islas —en Gran Canaria y en Tenerife—, el proyecto del tren del sur —un proyecto que tiene años de recorrido porque ya ha sido trabajado y conocido por quienes allí viven y que, sin embargo, siempre ha estado en esa situación de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 34

parálisis que no acaba de salir adelante—, para que sea el Gobierno el que impulse también en el marco de sus competencias y con las administraciones —en este caso con los cabildos canarios— la construcción y puesta en servicio de este tren, garantizando para ello la financiación suficiente sobre la base de los acuerdos que precisamente en materia de financiación se puedan alcanzar por las diferentes administraciones que están compelidas a hacerlo de acuerdo con sus respectivas competencias.

Para terminar, señorías, quiero anunciar que tenemos una enmienda transaccional acordada con el Grupo Socialista, precisamente para ampliar el ámbito del acuerdo de esta proposición no de ley, que además nos llega a través de nuestros grupos institucionales en las islas, y que creemos que recoge precisamente el espíritu de lo que allí se solicita y lo que queremos mantener. En ese sentido, procedo a leerles el texto que recoge tanto lo esencial de la propuesta inicial como la propuesta del Grupo Socialista: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a mantener la colaboración con los cabildos de Tenerife y Gran Canaria desde la perspectiva estratégica del ferrocarril en ambas islas, así como impulsar la garantía de la financiación de esas infraestructuras de acuerdo con la disponibilidad presupuestaria y los acuerdos que procedan en virtud de las respectivas competencias entre las administraciones competentes.

Lo que estamos diciendo es que se garantice, con el compromiso del Gobierno del Estado, que va a haber esa financiación para ese proyecto, que entendemos que es importante e interesante para quienes habitan tanto en Tenerife como en Gran Canaria, y que a partir de las correspondientes o respectivas competencias que tienen todas las administraciones a las que llamamos a actuar en este proyecto, se mantenga esa visión estratégica del ferrocarril, tanto en Gran Canaria como en Tenerife. Por ello, solicitamos el voto favorable a la propuesta con esta enmienda transaccional.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defender la única enmienda presentada por el Grupo Socialista, don Juan Bernardo Fuentes, tiene ahora la palabra.

El señor **FUENTES CURBELO**: Gracias, presidente.

Señorías, en un ámbito insular como el canario la conectividad interna y externa supone uno de nuestros principales problemas y condicionantes, más aún si tenemos en cuenta que cada una de las ocho islas que componen el archipiélago tienen realidades insulares y geográficas distintas. La conectividad interior es fundamental tanto para la estructura como para la articulación territorial y, en este sentido, se hace imprescindible mejorarla multiplicando así los esfuerzos para contar con el mejor modelo posible de comunicaciones. En este sentido, la ejecución de estos proyectos podría ser una oportunidad para favorecer la transición ecológica a través de la movilidad sostenible, la reducción de las emisiones de CO₂ respecto a otros medios de transporte y, además, nos ayudaría a resolver el problema de movilidad en las islas con mayor población con un transporte rápido, sostenible y seguro.

Estos proyectos pueden ser uno de los ejes vertebradores de las políticas de estrategia canaria para la movilidad sostenible, ya que además pueden ser una alternativa viable a largo plazo para superar el colapso de la red viaria insular, alineándose así con la estrategia de una Europa más verde y sostenible con la transición ecológica, la transformación digital y la cohesión social, económica y territorial. Estas infraestructuras podrán ser incluidas dentro de la red ferroviaria de interés general cuando se den razones de interés general de viabilidad económica y funcional, previo informe de la Comunidad Autónoma de Canarias. En nuestro ordenamiento jurídico, concretamente el artículo 6.2, d) de la Ley 8/2015, de Cabildos Insulares, está atribuida la competencia del transporte por carretera, por cable y por ferrocarril a los cabildos insulares, lo que vendría a significar que la inclusión en la red ferroviaria de interés general de los correspondientes proyectos, una vez hayan sido verificados, evaluados y avalados, correspondería a los cabildos. Si bien es cierto que esta decisión corresponde a los cabildos, será la comunidad autónoma quien debe solicitar la inclusión de las líneas del tren del sur de Tenerife y de Gran Canaria en la red ferroviaria de interés general. En este sentido, presentamos a esta PNL una enmienda que hemos transaccionado. Como bien ha dicho don Juan Ignacio López-Bas, hemos acordado transaccionar esta enmienda. Con este acuerdo quiero recordar que el Cabildo de Gran Canaria y el Parlamento de Canarias ya se han pronunciado favorablemente sobre esta cuestión, y es por ello que planteamos la enmienda que hemos transaccionado y que, obviamente, votaremos a favor.

Gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 35

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Ahora, para defender la posición de los distintos grupos, vamos a comenzar por el Grupo Parlamentario Mixto. Doña Ana Oramas, tiene usted ahora la palabra.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señor presidente.

Hay miles de personas que cada día pierden muchas horas en las carreteras de Tenerife, tanto en el norte como en el sur; personas que van a trabajar o para cumplir con sus obligaciones familiares. En la actualidad, debido al alto número de vehículos que hay en Tenerife, no existe un sistema de movilidad que les permita llegar con rapidez, fiabilidad y comodidad a su destino, algo que sí garantiza el transporte guiado. Veamos algunos datos para que se hagan una composición de lugar.

En Tenerife hay casi tantos vehículos de motor —turismos, guaguas, camiones, furgonetas y motocicletas— como habitantes tiene censados. A 1 de enero de 2021, en la isla se contabilizaban 819 vehículos por cada mil habitantes, más del triple que la media nacional. Tenemos 840 000 vehículos censados y 1550 kilómetros de carreteras. Si salieran a la carretera todos los vehículos el mismo día, no cabrían en la isla. Los trenes no solo mejorarían la movilidad y comunicaciones, sino que, además, cumplen con los objetivos planteados por el Gobierno de España y la Unión Europea referentes a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, promoviendo un transporte ferroviario público y colectivo que sea una alternativa real al vehículo particular. Y añadido una cosa más en cuanto a la sostenibilidad: más viajes en tren, menos emisiones. Es el mensaje de catorce entidades del mundo ecologista, sindical y defensor de la movilidad sostenible, como Comisiones, UGT, Greenpeace, Ecologistas en Acción, Mujeres en Movimiento, entre otras, que bendicen el tren como el sistema de transporte que menos contamina y que menos impacto ambiental genera.

Por otra parte, no existe ningún área metropolitana en el resto de España con las características de Tenerife, que tenga un millón de habitantes y una extensión de 2000 kilómetros cuadrados, que no tenga transporte guiado. Todas disponen de trenes que les permiten conectar el centro de la urbe con las cercanías. Esta solución debe implantarse en Tenerife y en Gran Canaria porque tienen esas mismas características.

En Coalición Canaria venimos apostando por el transporte guiado desde hace más de dos décadas. Si hoy se aprobara el proyecto del tren del sur, que ya está redactado, se tardarían seis años en construirlo, generando 3500 puestos de trabajo por año de construcción, y se beneficiarían multitud de sectores productivos de la isla.

Termino. Por todo ello, el Ministerio de Transporte debe incluir el proyecto del tren del sur de Tenerife y el tren de Gran Canaria en la red ferroviaria de interés general y que el Gobierno de España impulse su construcción dotándolo financieramente de forma adecuada y acelerando su puesta en marcha.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora directamente al Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Doña Roser Maestro, tiene usted ahora la palabra.

La señora **MAESTRO MOLINER**: Muchas gracias, presidente.

Efectivamente, tal y como reza la exposición de motivos de esta proposición, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada del ministerio tiene entre sus objetivos fomentar soluciones a la propia movilidad sostenible, contribuyendo al descenso de las emisiones de gases de efecto invernadero, y reducir el impacto del transporte en el medio ambiente, potenciando, como ya sabemos, el ferrocarril como alternativa real a la carretera o al avión.

Como ha comentado el propio ponente, el señor López-Bas, la competencia en esta materia ha sido transferida a la comunidad autónoma y, posteriormente, a los cabildos insulares, y son precisamente ellas las que decidirán y planificarán las infraestructuras. Por supuesto, la Administración General del Estado será quien participará en su financiación mediante los convenios. A este efecto existen dos, el de Tenerife y el de Gran Canaria, y, efectivamente, entendemos que el propio ministerio ya tiene previsto seguir colaborando con los cabildos para financiar las infraestructuras precisas a través de los Presupuestos Generales del Estado, y esperamos también de próximos ejercicios que, en este sentido, se puedan firmar al efecto.

Por tanto, coincidimos en que es preciso que la Administración General del Estado continúe colaborando con la intensidad precisa con estas administraciones en la financiación de las infraestructuras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 36

y, por supuesto, coincidimos en seguir fomentando, de la manera que sea, cualquier tipo de movilidad sostenible al efecto, como siempre nos hemos pronunciado. Pero es que, además, entendemos que sería positivo que el Gobierno central evaluase la conveniencia de cada una de estas líneas, entendidas dentro de la red ferroviaria de interés general. Con todo esto, queremos terminar diciendo que aplaudimos el hecho de que se pueda enriquecer el texto con esta enmienda transaccional, que, por supuesto, desde nuestro grupo apoyaremos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Grupo Parlamentario VOX. Don Rubén Darío Vega Arias, tiene usted ahora la palabra.

El señor **VEGA ARIAS**: Presidente, señorías, en la provincia de Tenerife existe un notable atraso en la mejora del sistema viario, cuya competencia corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias. Todos los tinerfeños lo padecemos con mucha paciencia.

En cuanto a las líneas de guaguas que circulan por la TF-5 y TF-1, cuentan con vehículos insuficientes, hay incumplimiento de horarios, personas de pie dentro de las guaguas y riesgo de que no se detengan en las paradas porque vienen completas. Esto es especialmente preocupante en las líneas de la TF-5, en la zona norte.

Podemos concluir que la única alternativa posible, además de ser la más sostenible, es el tren, salvo que los opositores al proyecto presenten una alternativa mejor para la mayoría de los tinerfeños. En el Cabildo de Tenerife gobierna el PSOE con Podemos a cambio de dos consejerías entregadas a Ciudadanos —por cierto, fueron expedientados por este acuerdo—, y una de ellas es la competente en el desarrollo de este proyecto. Así, mientras el proyecto de Gran Canaria ha sido aprobado por unanimidad, incluyendo a Sí Podemos, en el proyecto del tren de Tenerife Sur en el cabildo no son capaces de ponerse de acuerdo, y así podemos leer titulares como: Sí Podemos advierte de que romperá el pacto en el Cabildo de Tenerife si el PSOE apoya el tren del sur. En estas condiciones el señor Arriaga, de Ciudadanos, manifestó públicamente: nosotros hemos presentado el proyecto en la Comisión de Transportes del Congreso de los Diputados, que es donde realmente se puede solucionar el nivel de financiación. El señor vicepresidente primero del Cabildo de Tenerife: VOX no será impedimento para la financiación del tren del sur. Que es lo que usted únicamente está pidiendo en esta PNL. Pero que ello no implique que estemos de acuerdo con sus aerogeneradores eólicos cuando vivimos en una isla volcánica, donde podemos obtener energía geotérmica. También se le debió dar preferencia, por ser de mayor necesidad, al tren del norte y, sobre todo en la actual situación económica y sanitaria, se debe dar preferencia a los recursos que se destinen a las personas necesitadas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora sí, por el Grupo Popular doña Ana María Zurita Expósito tiene la palabra.

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

Señor López-Bas, nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley, como no puede ser de otra manera, y por varios motivos. En primer lugar, el Partido Popular en Canarias siempre ha apoyado el desarrollo de los trenes en Gran Canaria y en Tenerife, y en Tenerife además creemos que se debe desarrollar con prioridad el tren del sur. En segundo lugar, comulgamos con los preceptos de la Unión Europea por la intermodalidad del ferrocarril. En un territorio como Canarias, donde el vehículo privado nos está consumiendo —hay casi un vehículo privado por habitante en Tenerife, tenemos casi un millón de vehículos—, hay que hacer una apuesta decidida por el transporte público y por la intermodalidad y hay que ir hacia un transporte más limpio y ecológico. En tercer lugar, señor López-Bas, hay un motivo que nos identifica y que nos separa tanto de Ciudadanos como del PSOE —no lo digo por usted, que lo sabe—, que es la coherencia.

Sabrás —ya se ha dicho aquí— que esta misma petición que traen hoy aquí se llevó al Cabildo de Tenerife en el último Pleno. ¿Y qué hizo Ciudadanos? Pues la retiró, se doblegaron a las decisiones de sus socios del Partido Socialista, que no quiso apoyar la propuesta de poner en marcha el tren por no entrar en conflicto con Podemos, que también apoya al Gobierno, y pasaron de apoyar con vehemencia la implantación del tren del sur a retirar la petición y dejar solos al Partido Popular y a Coalición Canaria defendiendo lo que siempre hemos apoyado. En el Cabildo de Tenerife pudo más mantener el sillón del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 37

vicepresidente que trasladar el consenso que encontramos en la sociedad tinerfeña a los grupos políticos que conforman ese pleno insular, sabiendo que el tren del sur es un proyecto fundamental para el desarrollo de la isla porque es una infraestructura que contribuiría significativamente a solucionar los problemas de colapso de tráfico que padecemos los tinerfeños diariamente. Qué diferencia con Gran Canaria, donde todas las fuerzas políticas apoyaron esta iniciativa, que será una realidad en nuestra isla vecina. Pero en Tenerife no. Además, ya ha habido una inversión del Estado, tanto del Partido Popular como del Partido Socialista, de más de 30 millones de euros en proyectos y estudios relacionados con el tren durante los últimos años. No tiene sentido que ahora se abandone esta iniciativa, y menos ahora, que podríamos tener financiación europea.

En el sur de Tenerife viven trescientas mil personas, además de todas las que diariamente se desplazan por trabajo o por ocio. Le aseguro que aquí sacaré adelante esta iniciativa, o al menos nuestro grupo se la apoyará, pero que el vicepresidente del cabildo de su partido explique por qué le manda a usted a hacer este trabajo cuando en Tenerife no lo apoyan, o peor, retiran la propuesta por mantener su cargo junto al PSOE, que se niega en rotundo a considerar esta infraestructura como prioritaria. Me alegro de que aquí la apoyen, aunque sea con la boca chica, porque hacen un acuerdo, pero sin querer que se incluya en la Red ferroviaria de interés general, que sería lo que garantizaría su ejecución.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Teníamos una enmienda. ¿Había escuchado antes a Juan Ignacio López-Bas que iban a transaccionar?

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Sí, ya hemos presentado la transaccional a la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Se va a votar entonces en esos términos.

— RELATIVA A FOMENTAR EL TRANSPORTE FERROVIARIO ENTRE LA POBLACIÓN INFANTIL Y ADOLESCENTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003725).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la proposición no de ley número 9 y última. Lo digo también para que los grupos vayan llamando a todos los diputados para que vayan incorporándose y poder votar lo antes posible.

Proposición no de ley número 9, relativa a fomentar el transporte ferroviario entre la población infantil y adolescente. Autor, el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, toma la palabra doña Carmen Andrés Añón.

La señora **ANDRÉS AÑÓN**: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, casi tardes, diputadas y diputados. En la línea que demanda el ODS 13 de la Agenda 2030, el Gobierno de España está comprometido en la lucha contra el cambio climático. Es una prioridad que se ve reflejada en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y en las políticas, estrategias y planes nacionales, como es el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, que tiene como objetivo reducir las emisiones en el sector de la movilidad y el transporte en 28 millones de toneladas de CO₂ entre 2021 y 2030. La principal fuerza motriz para lograr este resultado será el cambio modal, que, según las previsiones del plan, implicará que el 35 % de pasajeros/kilómetro que hoy se cubre mediante vehículos convencionales de combustión se realice con otros modos no emisores. Entre estos modos, el transporte ferroviario ejerce un papel de palanca de cambio, como ha reconocido la Unión Europea al declarar 2021 Año Europeo del Ferrocarril.

En España el tren evita la emisión de 5,7 millones de toneladas de CO₂, equivalentes al impacto del consumo de quince millones de habitantes. El 80 % de los trenes en nuestro país son eléctricos y el cien por cien de ellos usa energía renovable. Las empresas del sector ferroviario incorporan los ODS en sus estrategias y actividad diaria, desde la adopción de tecnologías y procesos limpios hasta medidas para facilitar la accesibilidad de toda la población con precios asequibles. Extender las oportunidades de acceso al transporte ferroviario de pasajeros es clave para extender la movilidad sostenible, y hacerlo entre la población infantil y adolescente es trabajar por el cambio modal y también por la sensibilización y el cambio de comportamientos que postula el ODS 13 para construir una sociedad respetuosa con el medio ambiente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 38

El desarrollo curricular en la enseñanza obligatoria, en bachillerato y en formación profesional suele complementarse con salidas y viajes de estudios como recurso educativo. La puesta a disposición por las operadoras de transporte ferroviario de media y larga distancia de programas que faciliten, además de tarifas asequibles, la mejor organización de este recurso educativo seguro que contribuye al fomento de la movilidad sostenible entre una población, la infantil y adolescente, que expresa siempre un firme compromiso por la lucha contra el cambio climático.

Por todo ello, nuestro grupo parlamentario presenta esta proposición, que pretende promover una acción más desde la vida cotidiana a sumar a las muchas que hemos de hacer para consolidar alternativas de movilidad sostenible. Pedimos su apoyo.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: No hay enmiendas en esta proposición. Vamos a pasar directamente a las posiciones de los distintos grupos. Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Martínez Oblanca tiene la palabra.

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

Entre los órganos del Congreso de los Diputados existe una Comisión de Educación que tal vez sería mejor destino o más adecuado para esta iniciativa, porque promueve la realización de programas para fomentar y facilitar el uso del tren como alternativa de movilidad sostenible entre la población infantil y adolescente. Teniendo en cuenta que los escolares a los que va dirigida esta iniciativa que ha defendido la señora Andrés Añón tienen dependencia parental y solo muy ocasionalmente pueden viajar solos, probablemente ayudasen a la promoción del ferrocarril entre este segmento de la población unas tarifas más reducidas, que ahora son de un 40 % para los menores de 14 años, y que llegasen incluso a la gratuidad. Pero, en todo caso, nunca sobra que se divulgue entre la sociedad, y con mayor énfasis en los ámbitos educativos, las muchísimas ventajas del ferrocarril, comenzando por las medioambientales, como se acaba de recordar. Los veteranos recordamos un anuncio televisivo mítico de Renfe de la época del blanco y negro, en el que un niño le decía a su padre: Papá, ven en tren, con el que se subrayaban algunas de las grandes ventajas de este medio. Es cierto que entonces lo medioambiental no era cuestión de primera página y las cuestiones de seguridad imperaban más.

Hoy el Grupo Socialista promueve el conocimiento entre nuestros niños y jóvenes de las ventajas del ferrocarril. No me parece mal, pero si esto no se acompaña de una política de precios más baratos o incluso gratuitos, me temo que sí se va a favorecer el conocimiento de las ventajas de este tipo de transporte, pero su uso va a depender de otros factores.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos al Grupo Parlamentario Republicano. Doña Inés Granollers iba a hacer uso ahora de la palabra.

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

El señor **BEL ACCENSI**: ¿Y los demás grupos?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ferran Bel Accensi, no le había visto, disculpe. Tiene usted la palabra.

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

Yo creía que era cuestión de la vicepresidenta obviarme constantemente, pero veo que el presidente cae en la misma tentación. Yo creo que está resuelto, no se preocupe, no se lo tendré en cuenta ni a uno ni a otra.

El señor **PRESIDENTE**: Sabe usted que no es así, que siempre está en nuestro corazón.

El señor **BEL ACCENSI**: Lo sé, y creo que todos han entendido mi ironía al respecto.

Vaya por delante que nosotros vamos a votar favorablemente esta iniciativa, pero con algunas matizaciones. Nosotros estamos de acuerdo en que el Gobierno impulse con las operadoras unos programas, y sobre todo unas tarifas que fomenten el uso por parte de la población infantil y adolescente del transporte ferroviario. Yo creo que aquí el Gobierno tiene que dar ejemplo, y tendría que dar ejemplo clarísimamente con la compañía referente, mayoritariamente pública, que es Renfe. Pueden darse otros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 39

casos, pero por casualidades de la vida yo ayer constaté que una de las compañías que han participado de la liberalización del sector ferroviario, Ouigo —y no quiero hacer propaganda de ninguna en especial—, tiene una tarifa para los menores de 13 años de 5 euros como máximo. Por tanto, no es cuestión de generalizar para llegar a algo que es responsabilidad estrictamente de Renfe. Quizá Renfe debería tomar la iniciativa que han tomado otras compañías, pero, en todo caso, nosotros estamos de acuerdo con el planteamiento. Es verdad que se tendría que fomentar a todos los niveles e incluso a todas las edades. Nos parece razonable también incluir bachillerato, formación profesional, etcétera. Por tanto, nuestro voto será favorable.

Queremos pedir al Gobierno que, aparte de hablar con todas las operadoras, que la operadora de la cual es socio mayoritario pueda dar ejemplo de forma inmediata.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Vamos a pasar, ahora sí, al Grupo Republicano. Doña Inés Granollers, tiene usted ahora la palabra.

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

A nuestro grupo le parece un poco absurdo traer a debate esta PNL, así que les decimos que sus compañeros de Ejecutivo podrían ejecutar en una sola tarde la petición de esta PNL si tuvieran la determinación política de hacerlo.

La proposición que nos traen hoy aquí empieza su exposición de motivos recordando que la lucha contra el cambio climático es una prioridad mundial y para el Gobierno. Entendemos que la política de su grupo no es contradictoria con la acción de su Gobierno, y es por ese motivo que esta PNL nos parece muy poco ambiciosa. Continúa su exposición con que el transporte ferroviario tiene mucho que aportar para ayudar a reducir las emisiones de gases invernadero, y, evidentemente, estamos de acuerdo con toda la exposición de motivos, tan de acuerdo que así lo hemos reivindicado en las dos Cámaras, tanto en el Senado como en el Congreso, y en nuestras reivindicaciones se incluye la recuperación del servicio de trayectos que había antes de la pandemia. También les hemos pedido que sería una buena opción reducir el precio de los billetes, una mayor aportación pública como obligación de servicio público, mayor flexibilidad en el uso de los abonos y mejorar los trenes para reducir las vibraciones que se producen todavía hoy en muchas líneas. También le recuerdo que estos servicios adquieren una mayor relevancia en el medio rural, donde el ferrocarril es una gran herramienta para luchar contra la despoblación y fijar la población en el territorio. Aun así, vamos a votar favorablemente esta PNL, aunque, tal como hemos dicho al principio, nos parece una iniciativa totalmente vacía. Sí les pedimos que la próxima vez nos presenten una cosa más trabajada y con unos proyectos más concretos, puesto que los servicios ferroviarios entendemos que necesitan una gran reestructuración.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos al Grupo de Unidas Podemos-En Común Podem-Galicia, en Común, doña Roser Maestro. **(El señor López-Bas Valero pide la palabra)**. ¿Ciudadanos no ha intervenido? Estoy hoy despistado. Por el Grupo Ciudadanos, don Ignacio López-Bas, tiene usted la palabra.

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

Al menos le reconocemos que discrimina sin ningún tipo de sectarismo. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: A todos por igual.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Nos ha discriminado a todos por igual. Sí, señor.

Gracias. Intervendré muy brevemente. He comentado ya anteriormente, con otra PNL, que nos resultaba curioso que nos invitaran a instar al Gobierno a hacer cosas que podían salir perfectamente de los despachos. El hecho de que me haya discriminado, señor presidente, me ha dado la oportunidad de hacerme un lío, porque oyendo al señor Bel y oyendo al señor Martínez Oblanca antes, me di cuenta de que yo estaba pensando que esta PNL, en la ambigüedad de su redacción, estaba hablando de programas de concienciación, y ustedes han hablado de paquetes tarifarios también. No sé exactamente cómo lo plantean, porque como hay una coma entre «adolescente» y «en las actividades educativas» le confieso que no me ha dejado ver que también estábamos hablando de una cuestión tarifaria, porque en los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 40

centros de bachillerato y formación profesional puede haber gente con una edad que no cumplan con los requisitos de edad para tarifas simplemente por ese criterio. En cualquier caso, vamos a votar que sí.

Entiendo que cuando se habla de las empresas operadoras estamos hablando de todas las empresas operadoras, como se ha dicho hoy aquí, pero también es verdad que determinadas empresas operadoras en el mercado liberalizado ya tienen establecidos unos criterios tarifarios por los que precisamente han conseguido sus concesiones. Por tanto, tampoco entiendo que esto suponga de alguna manera forzarlos a nada que no esté en sus contratos. Es más, yo entiendo que estas compañías estarán encantadas también de ganar clientela, precisamente mediante la promoción de su producto, que es el tren, como un medio sostenible y un medio eficiente.

En conclusión, estamos de acuerdo en el espíritu de la PNL, pero es verdad que, releída, deja alguna duda sobre lo que realmente estamos aprobando. En cualquier caso, entendemos que el espíritu va en el sentido de lo que han expresado los diferentes grupos y, aunque tarde, nos sumamos a ellos y estamos de acuerdo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos al grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en común. Doña Roser Maestro, tiene ahora la palabra.

La señora **MAESTRO MOLINER**: Muchas gracias, presidente.

Por supuesto, saludamos la iniciativa por parte del Grupo Socialista respecto al uso del ferrocarril como medio de transporte más sostenible y, además, alineado con la Agenda 2030 y los propios objetivos de desarrollo sostenible. Asimismo, la implicación de la población más joven en las responsabilidades entendemos que es algo que debe unirnos a todos como sociedad, y coincidimos en que la vía tiene que ser necesariamente mediante la educación, del mismo modo que queda recogido en el objetivo de desarrollo sostenible sensibilizar y educar en los hábitos de vida y movilidad.

Por estos motivos, y muchos otros que también se han comentado aquí, vamos a apoyar esta iniciativa. No obstante, nos vemos en la obligación de puntualizar algunas cuestiones. En primer lugar, debemos tener claro que para fomentar el uso del tren es necesario que existan trenes que usar. Supongo que coincidiremos todos. En este sentido, vemos urgente un compromiso claro con la recuperación, mantenimiento e impulso de las líneas de trenes convencionales. No sería justo que nos olvidáramos de ellas. En segundo lugar, nos parece importante destacar que los jóvenes nos llevan ya una gran ventaja en todos los temas relativos a la sensibilización y concienciación sobre tomar medidas que puedan revertir ese cambio climático, que algunos niegan desesperadamente, y que garantice, por lo tanto, la sostenibilidad del planeta. Y, por último, creemos que el poco compromiso mostrado por el mantenimiento y la recuperación de los trenes nocturnos no contribuye a ese fomento que sería deseable respecto al uso del transporte ferroviario dentro de la población joven, a pesar de la existencia de una amplia línea de alta velocidad, accesibilidad, prestaciones y usos que puedan posibilitar los trenes nocturnos, pero no que en ningún caso puedan ser sustituidos. Hacemos ese llamamiento, y, sin más, apoyaremos esta proposición.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario VOX. Don José María Figaredo, tiene usted ahora la palabra.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchas gracias, señor presidente.

El Partido Socialista nos presenta una iniciativa que más o menos dice que se fomente alguna relación entre las instituciones educativas —entendemos que se refiere a colegios porque habla de unas determinadas edades, los típicos colegios e institutos—, para que tengan una buena relación, tipo ofertas o similar, con los trenes de media distancia para que los alumnos puedan hacer las visitas extraescolares en tren; se entiende que en lugar de autocar. Esto es más o menos el tenor de la iniciativa, que, bueno, en sí misma no demuestra el veneno que en realidad lleva por dentro.

Y hablo de veneno porque, en realidad, no pretenden fomentar ningún tipo de relación entre los sistemas de ferrocarriles... Veo que el Partido Socialista se ríe, debe ser que ni siquiera ellos mismos comprenden la profunda implicación que tiene su iniciativa. Y es que ellos, en realidad, no pretenden fomentar esta relación, porque si fuese eso lo que quieren realmente ya lo estarían haciendo, en la medida en que el mayor operador ferroviario de España es propiedad del Estado y es el Estado, por lo tanto, quien

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 41

tiene en su mano firmar los convenios que considere oportunos, sea con colegios, institutos, con una organización o con quien sea; y si quieren hacerlo pueden hacerlo, pero la realidad es que no lo hacen porque no quieren.

¿Qué quieren? Quieren vender aquí su imagen de cara a la galería y, por eso, lo hacen en este tipo de comisiones siendo grabados con las cámaras, etcétera. Y el trasfondo de su iniciativa, lo que dicen por dentro, es simplemente esa agenda climática que llevan dentro. Lo único que pretenden es hacer proselitismo de una agenda climática que, en realidad, está destruyendo y desindustrializando España. Han cerrado Alcoa por culpa de esa agenda climática; la industria electrointensiva desaparece por culpa de esa agenda climática; y aprovechan esta iniciativa, aparentemente bondadosa, para vender su agenda climática, precisamente. Porque, si de nuevo lo que de verdad quisieran fuese que los estudiantes pudiesen hacer sus viajes extraescolares en ferrocarril, establecerían una red de ferrocarril lo suficientemente adaptada para que esto sucediese.

Lo llevo al terreno; el típico colegio de Gijón que hace una visita a la ría de Villaviciosa a día de hoy no puede hacerlo en ferrocarril; primero, porque los ferrocarriles que conectan Gijón y Villaviciosa tienen una frecuencia que no es apta ni hábil para esta situación. Lo que harían sería adaptar las líneas de ferrocarril. Y, por último —y ya termino—, obvian la realidad de que una proporción altísima de los ferrocarriles de cercanías interprovinciales son, precisamente, impulsados por máquinas diésel. O sea, que ni siquiera coadyuvan a esos intereses que en realidad quieren vender, que es la Agenda 2030.

En definitiva, no vamos a apoyar su iniciativa, como ya habrán intuido con mi presentación. **(Risas).** Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Vamos a pasar a la última intervención. Por el Grupo Popular, doña Paloma Gázquez tiene ahora la palabra.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidente.

Es cierto que esta PNL es tan sumamente ambigua que nos ha dado para que cada grupo la interpretemos de una manera, ya hasta el extremo de hacer aquí un debate energético —que también lo iba a tocar—, por cierto, mi compañero Figaredo.

En realidad, nosotros sí la vamos a apoyar, no le vemos ningún tema extraordinario, es hacer excursiones y visitas de centros escolares. Pero, puestos así de estupendos en la exposición de motivos con los ODS y la Agenda 2030, pues ya podían haber dicho por qué el ferrocarril es tan buen medio de transporte; con decir solo que es el 0,3 % el rozamiento que tiene el tren entre el raíl y la rueda, con eso ya se puede entender que efectivamente es muy eficiente; o que el impacto de emisiones de CO₂ es 1 frente al 5,4 comparando el ferrocarril con el transporte por carretera, porque se supone que estamos considerando hacer las excursiones en ferrocarril en lugar de hacerlas en un autocar o en un autobús. También podían haber señalado que los accidentes del ferrocarril, efectivamente, son muy inferiores a los de la carretera.

Pero, en cuanto al transporte limpio, bueno, es transporte limpio teniendo en cuenta que la maquinaria fuera efectivamente eléctrica, la cabecera, pero no necesariamente es así; no necesariamente porque no se puede alimentar esa energía eléctrica a base de energías limpias siempre; no, no puede ser.

El señor **PRESIDENTE**: Disculpe un momentito, señora Gázquez, perdone, es que hay algo que se está acoplando. Mire a ver si puede utilizar el de su compañera de al lado.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Bien. Decíamos que la cabecera, la locomotora, aunque fuera eléctrica... Me parece a mí que no soy yo la que está aquí acoplada, a lo mejor hay otro micro abierto porque he cogido otro; igual hay otro micro abierto.

El señor **PRESIDENTE**: No, porque si pongo este no hay otro.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Bueno, da igual, grito, que tengo un tono de voz alto y no pasa nada.

En el tema energético, efectivamente, ha sido curioso, porque piensan que porque es un vehículo tractor eléctrico, la energía de la cual viene esa electricidad se supone que es toda energía verde. Pues no necesariamente, si ese día puede ser, sí, y, si no, no puede ser. Es decir, que no seamos tan sumamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 42

cortos de pensar que cuando pones el enchufe todo lo que está detrás de él es energía limpia, que puede ser la energía fósil, del gas o de cualquier otro tema.

En todo caso, me parece muy bien que se fomente entre los estudiantes la cultura del ferrocarril, de nuestras obras públicas y de todo lo que está alrededor, pero también es cierto que habrá que mejorar las cercanías, no solo en mi territorio, como muy bien ha puesto de manifiesto el señor Oblanca o el señor Figaredo, que con las cercanías, para un trayecto de 100 kilómetros tardas 3 horas, literalmente; es decir, no sé qué excursión se va a hacer, será ir y volver. Y, luego, cómo están las infraestructuras, cómo está el mantenimiento de la base y de la subbase y de todo. Para qué vamos a entrar ya en nuestros ferrocarriles de larga distancia o de alta velocidad, que no tenemos.

También aquí meten conceptos que tampoco se entiende muy bien, porque no sé la viabilidad económica que tiene; se supone que habrá que darle una compensación económica a los operadores o una habilitación económica por parte de algún ministerio. Esto no es competitivo, probablemente, ni en precio ni en frecuencias ni en nada con el transporte por carreteras, sobre todo, por la flexibilidad de paradas, porque se supone que si hacen excursiones y realizan visitas tendrán que parar en varios sitios y el tren no tiene esa flexibilidad, evidentemente.

Pero, bueno, en todo caso, votaremos a favor porque es una PNL buenista que tampoco dice nada. Es que si quieren hacer esto están en el Ejecutivo, pues háganlo, pero supongo que esto habrá sido porque les cogió un poco a contrapelo y no tenían otra PNL que meter.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Hemos finalizado con las proposiciones. Vamos a hacer un receso de cinco minutos y enseguida votamos. **(Pausa)**.

VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación.

Proposición no de ley número 1, sobre el impulso de la rehabilitación de edificios públicos, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 21; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 2, relativa a impedir que se establezca un sistema de pago para todas las carreteras de alta capacidad de nuestro país, presentada por el Grupo Parlamentario VOX

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 14; en contra, 22; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 3, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a favorecer la disponibilidad del suelo para la ejecución de 20 000 viviendas sostenibles para alquiler social. Se procederá a votar con la incorporación presentada por el propio Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 17; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 4, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre Salvamento Marítimo en la isla de Tenerife. Se vota en los términos de la transaccional.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad. Proposición no de ley número 5, presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, relativa al impulso de un sistema de transporte ferroviario público que siga criterios de accesibilidad, calidad, vertebración territorial y sostenibilidad ambiental, económica y social, con la incorporación de la enmienda presentada por el Grupo Republicano.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 6; abstenciones, 21.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 598

24 de febrero de 2022

Pág. 43

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 6, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la mejora de los actuales servicios ferroviarios entre Lugo y Ourense. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; abstenciones, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 7, presentada por el Grupo Parlamentario VOX, relativa a impulsar el estudio del soterramiento de la línea ferroviaria a su paso por San Andrés del Rabanado, León. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 17; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 8, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre el impulso del ferrocarril en Tenerife y Gran Canaria. Se vota en los términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 9, relativa a fomentar el transporte ferroviario entre la población infantil y adolescente, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 30; en contra, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Muchas gracias. Se levanta la sesión.

Eran las tres y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-598