



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 673

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 29

celebrada el martes 17 de mayo de 2022

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Minuto de silencio	2
Proposiciones no de ley:	
— Relativa a incluir la perspectiva de género en los desarrollos de planificación urbanística. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001793)	2
— Relativa a establecer las líneas estratégicas del ferrocarril en España y las actuaciones necesarias para desarrollarlas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002647)	7
— Relativa a que se ejecute el proyecto original de la variante de Torrellano en la Red de Cercanías C1 Alicante-Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Plural. (Número de expediente 161/003276)	12
— Relativa a mejorar la seguridad en las zonas de estacionamiento. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/003731)	18
— Sobre medidas para solucionar el deterioro progresivo de los servicios ferroviarios en el núcleo de Cercanías de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003743)	22

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 2

— Sobre la conveniencia de regular la utilización de medios telemáticos en las juntas de propietarios. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003763)	27
Votaciones	31

Se abre la sesión a las once de la mañana.

MINUTO DE SILENCIO

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días.

Como saben, tenemos sesión en el día de hoy, pero me van a permitir que proponga a los componentes de esta Comisión que, por el accidente de ferrocarril que hubo ayer en Cataluña, en el que falleció un trabajador de Renfe, y además hubo muchos heridos, comencemos guardando un minuto de silencio, si les parece bien. Desde aquí trasladamos a toda su familia y a los trabajadores de Renfe nuestro más sincero pésame por ese triste fallecimiento. **(La Comisión, puesta en pie, guarda un minuto de silencio).**

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA A INCLUIR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LOS DESARROLLOS DE PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001793).**

El señor **PRESIDENTE**: Como saben, tenemos seis proposiciones no de ley. Las votaciones se van a producir, como siempre solemos hacer, al finalizar la sesión. Vamos a comenzar con la proposición no de ley número 1 —es el primer debate—, sobre incluir la perspectiva de género en los desarrollos de planificación urbanística. Su autor es el Grupo Socialista. La va a defender Susana Ros; tiene usted ahora la palabra.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: *Gràcies, senyor president.*

Señorías, diseñar una ciudad a la medida de la ciudadanía, poner en el centro de las decisiones urbanas la vida cotidiana de las personas; de eso va esta iniciativa, de impulsar un urbanismo con políticas públicas que permitan sociedades más inclusivas e igualitarias, de un urbanismo que propicie modos de vida más saludables y de construir ciudades con un espacio público pensado para los diferentes usos de las personas en función de cuestiones como el género, la edad o el grado de dependencia. Porque nuestras ciudades, nuestros pueblos, nuestros barrios son espacios de vida, de vida compartida, y de su desarrollo y planificación depende que se construyan espacios de convivencia, de seguridad, de disfrute y de felicidad; en definitiva, de mejorar nuestra calidad de vida. Eso es lo que se pretende con esta propuesta que presenta el Grupo Socialista y por ello instamos al Gobierno a crear una línea de ayudas para proyectos de desarrollo urbanístico inclusivo cuyo objetivo sea incorporar la perspectiva de género en el planeamiento y urbanismo municipales y garantizar, entre otras cuestiones, la igualdad de acceso de hombres y mujeres a los distintos recursos y equipamientos del territorio, y también el incremento de la seguridad de las mujeres en los espacios públicos, siempre acorde a las competencias autonómicas. Seguramente, a algunos la sola mención a la perspectiva de género ya les provocará urticaria, pero verdaderamente es su problema, no el nuestro, porque el urbanismo también puede tener una mirada muy distinta a la clásica del cemento y pensar en las personas y en sus necesidades reales.

Un estudio reciente alertaba de que el 83% de las mujeres españolas siente miedo al volver a casa de noche. Para eliminar o al menos reducir esa sensación de hostilidad, medidas como el refuerzo de la iluminación o la ampliación de las calles en los planeamientos urbanísticos, o experiencias, como en algunos municipios, de parar los autobuses nocturnos sobre la base de las necesidades de las mujeres han demostrado ser medidas eficientes. Eso es actuar con perspectiva de género, un valor cada vez más presente, como la sostenibilidad, la cohesión social o la participación en la búsqueda de ciudades más inclusivas, humanas y habitables. Son numerosos los estudios que avalan las diferencias de género que existen en las necesidades de uso de equipamientos y servicios, como también en su acceso. Es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 3

imprescindible reconocer la experiencia que atesoran las mujeres cuando se habla de las relaciones entre la vida cotidiana y la ciudad. Somos las mujeres las que de forma muy mayoritaria nos seguimos ocupando de las tareas de los cuidados, lo que nos convierte en grandes conocedoras del territorio y de las necesidades en las diferentes etapas de la vida: infancia, juventud, vejez.

La Ley Orgánica para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres, de 2007, ya exige explícitamente en varios artículos la consideración de las dimensiones de género en las políticas urbanas, el planeamiento, los servicios e infraestructuras y políticas de vivienda. Asimismo, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible reconoce la relación entre igualdad de género y desarrollo sostenible urbano. La visión del ODS número 11, que insta a lograr ciudades y asentamientos urbanos que sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, está estrechamente relacionada y vinculada con el ODS número 5, sobre la igualdad de género, y no puede alcanzarse sin considerar la vivienda, el transporte, los espacios públicos y los servicios públicos seguros, inclusivos y accesibles para todos y todas; ODS número 11 y número 5.

No se trata —y no quiero que frivolicen— de hablar de perspectiva de género en los planeamientos urbanísticos, porque también hay que recordar que ya existen sentencias judiciales, por ejemplo, de 2017, que anularon planes urbanísticos, como los de Loeches y Boadilla del Monte, por carecer de evaluación de impacto de género, algo más importante de lo que consideramos. El urbanismo con perspectiva de género busca hablar, pensar, observar, analizar, planificar, proyectar y mantener las ciudades desde y para las mujeres, pero no de manera exclusiva ni excluyente. La perspectiva de género no se basa en considerar a las mujeres ni como una minoría ni como un grupo homogéneo al que atender; la perspectiva de género pone a las mujeres en el centro para ser agente activa de derechos y, en este sentido, hacedora también de nuestras ciudades.

Acabo. Señorías, experiencias en España impulsadas por algunas comunidades autónomas para incentivar la aplicación de la perspectiva de género en el ámbito urbano municipal han demostrado que planificar e invertir en este ámbito es positivo, oportuno, necesario e imprescindible. Por ello, les pido su voto favorable a esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista con el fin de contribuir a un urbanismo y a una agenda urbana más igualitaria, más inclusiva y accesible al servicio de las personas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Voy a respaldar con mi voto esta iniciativa parlamentaria confiando en que cuando el Grupo Parlamentario Socialista se refiere a la perspectiva de género en los desarrollos de planificación urbanística, lo hace en el sentido de crear ciudades que sean amables para todas las personas: mujeres, hombres, niños y mayores; en definitiva, para mejorar la vida ciudadana. Pienso en las dificultades que tienen los discapacitados para transitar por nuestras ciudades o por muchas de nuestras ciudades.

Es importante, en fin, diseñar espacios inclusivos y accesibles para todos y, en este sentido, entiendo que la iniciativa supone un impulso para avanzar en España, por lo que confío en que esta línea de ayuda que se propone al Gobierno se realice de la forma más urgente posible.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Al no estar presente el Grupo Vasco, pasamos al Grupo Ciudadanos. El señor López tiene ahora la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente. Buenos días a todos.

Desde un aspecto formal, esta proposición no de ley nos lleva al Grupo Ciudadanos a volver a recordar que el Grupo Socialista, curiosamente, vuelve a instar al resto de grupos a que le pidamos al Gobierno a que haga aquello que ya está en sus programas de Gobierno, en sus programas electorales, cuando se presenta a unas elecciones. Nos resulta curioso que la función de orientación de esta Comisión vaya de nuevo por el Grupo Socialista a pedirle al Gobierno o a pedirle al resto de los grupos que le ayudemos a pedirle al Gobierno a que haga aquello que se supone que debería estar haciendo ya. Y les tengo que volver a repetir que no sabemos si es que no se fían ustedes de su propio Gobierno o no les hacen caso cuando van ustedes a los despachos de los diferentes ministerios. Igualmente, no tengo más remedio que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 4

solicitarles que de alguna manera cedan ustedes sus cupos de proposiciones no de ley al resto de grupos para que de verdad podamos presentar iniciativas que realmente sean de orientación por parte de los grupos de la oposición, ya que creo que esta no es la labor de orientación política que cumplen las proposiciones no de ley.

En cuanto al fondo, yo voy a coincidir con lo que ha dicho el señor Martínez Oblanca, que me ha precedido en el uso de la palabra. Por supuesto que estamos en la necesidad de que el urbanismo tenga una perspectiva de género, pero una perspectiva de género desde el plano de la igualdad, de la transversalidad, a la hora de gestionar y planificar las ciudades, pero esa igualdad será no solamente entre hombre y mujer —que debe darse también de una manera lógica y evidente—, sino también entre personas, por ejemplo, que tienen algún tipo de discapacidad o entre personas mayores o personas muy jóvenes, porque las ciudades tienen que ser ciudades para todos. En ese aspecto es donde nosotros vamos a defender siempre, evidentemente, el principio de igualdad en el diseño de los elementos urbanos de cualquier ciudad.

Lo digo porque en su proposición no de ley, al final, recurren ustedes siempre al *leitmotiv* de la perspectiva de género, y uno llega a dudar porque ustedes simplemente nos hablan de una única medida: de mapear y medir recorridos, tareas, tiempos, razones y modos de movilidad, que es muy genérica y sirve para todo el mundo. Hoy, en su exposición nos han hablado de una sola medida en concreto, que es una mejor iluminación de determinados entornos urbanos, pero esa es una medida que viene bien a todo el mundo, sea hombre, sea mujer, sea un niño, sea una persona mayor o sea una persona que tenga que ir en una silla de ruedas y, por tanto, que necesite de esas circunstancias. En definitiva, lo que sí les pediríamos es que no conviertan esto solo en un *leitmotiv* y que de verdad aporten medidas concretas por las que podamos identificar que haya una verdadera voluntad de garantizar la igualdad entre todas las personas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora al Grupo Republicano, y tiene la palabra doña Pilar Vallugera.

La señora **VALLUGERA BALAÑA**: Buenos días.

Respecto de esta PNL y aceptando que, ya que son Gobierno, podrían hacerlo directamente —que es lo que sería interesante, en lugar de instarse a sí mismos—, quiero decir que el urbanismo feminista o el urbanismo con perspectiva de género —para que no les suene tan mal a algunos— es algo que se viene haciendo en determinadas ciudades desde hace muchísimo tiempo, y cuando digo muchísimo tiempo quiero decir veinte o treinta años. Pero a la luz de las intervenciones de los diputados anteriores, están dando en el clavo y lo estamos explicando cincuenta millones de veces: el feminismo va bien, el feminismo sirve para toda la sociedad. ¿Por qué se le llama urbanismo con perspectiva de género? Porque fueron las mujeres las que pusieron encima de la mesa que no se podía transitar con un carrito de criaturas —y, por tanto, con esos más pequeños que usted mencionaba— por las calles de las ciudades; que los pasos de cebra eran muy inseguros, según fuera el planeamiento; que las zonas poco iluminadas eran zonas inseguras no solo para las mujeres sino para todo el mundo, pero ¿quién lo vivía en primera persona? Las mujeres. Asimismo, que los autobuses, según cómo paren, no pueden permitir subir a las personas con disfuncionalidades o con diversidad funcional porque los escalones son excesivamente altos y, si vas con un tacataca, no puedes subir, pero ¿quién hace todos esos recorridos de la cura, del cuidado diario de las personas? Las mujeres. ¿Quién va a comprar, quién lleva a los niños al cole, quién acompaña a los mayores al centro de asistencia primaria? Las mujeres. Por eso se llamó urbanismo con perspectiva de género, porque eran las usuarias básicas, diarias y cotidianas del tejido urbano, de lo que llamamos la piel de la ciudad, las que se encontraban con todos esos obstáculos que, para los que no realizaban esas labores, generalmente hombres, no eran evidentes, no existían, no necesitaban ninguna solución porque no les generaba ningún problema. Al final, todo lo que hacemos con perspectiva de género, claro que favorece a la mayoría de las personas, efectivamente, porque pone en el centro una mirada diferente: la mirada que habita cuando vas sola por la calle y no hay luz, cuando hay esquinas que no te permiten ver si alguien viene o si alguien te está siguiendo, cuando hay toda una serie de características al utilizar las calles que te hacen sentir que estás en inferioridad o que estás situada en los márgenes de la centralidad que dibuja esa manera de evitar la ciudad por parte de los hombres. Por eso se llama urbanismo feminista o urbanismo con perspectiva de género, que, en definitiva, es urbanismo para todos, urbanismo para todas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 5

Acabo inmediatamente. Por tanto, vamos a dar nuestro voto afirmativo a esta PNL, pero, si se concreta, vamos a seguir en esa línea de ayudas, que básicamente deben ser financieras, para los municipios.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos al Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia En Común, señora López.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Las ciudades en las que vivimos son un reflejo de nuestras relaciones sociales, que modulan la distribución del espacio, sus funciones y el bienestar aportado a nuestros quehaceres cotidianos. Como es sabido, las sociedades actuales se han construido sobre la base de un sistema patriarcal que excluía y sometía a las mujeres. Ya en el debate de la ley de arquitectura tuvimos la oportunidad de incluir la perspectiva de género y conseguir revertir esta exclusión y sometimiento experimentado por las mujeres. Esta iniciativa que aquí debatimos es otra oportunidad para seguir profundizando en el horizonte de la igualdad, un horizonte en el que ya viene trabajando con determinación la ministra Irene Montero, y la ciudad de Barcelona, con Barcelona en Comú en la alcaldía, ha sido pionera en introducir los cambios necesarios para incluir la perspectiva de género en nuestras ciudades.

Como sabrán, ya en 2017 en Barcelona se introdujeron cambios en la legislación municipal para caminar hacia el diseño más inclusivo y con perspectiva de género de la ciudad. Esta legislación culminó en 2019 con la publicación de la guía con criterios para construir ciudades inclusivas —el conocido *Manual de urbanismo de la vida cotidiana*—, para incluir la diversidad de género, la edad o el origen en nuestras ciudades para que sean más equitativas, más seguras y sin barreras. **(Rumores)**. Me quiero detener en este punto, porque el partido VOX parece que se ha agenciado la seguridad de nuestras ciudades, y ya me gustaría saber qué van a votar en esta PNL, que es para que nuestras ciudades sean más seguras. **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señora López, permítame un segundo.

Ruego, por favor, un poco de silencio, no voy a decir absoluto, pero sí que al menos desde aquí podamos escucharla, porque yo no la estoy escuchando. Gracias.

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

Les he comentado que Barcelona ha sido pionera en la inclusión de las políticas con perspectiva de género en el diseño de la ciudad, que se cambió la legislación municipal con este objetivo, y uno de los objetivos es que las ciudades sean más seguras y no tengan barreras para ninguno de nosotros.

La transversalidad de género en las políticas municipales se aplica en el urbanismo, en aras de diseñar medidas vinculadas a la gestión del espacio público, la movilidad y la ecología de la ciudad. Para identificar estas necesidades es necesario que se haga un diagnóstico previo. En el caso de Barcelona se hicieron unas marchas con la colaboración de los y las vecinas, que contaron con 173 participantes, para detectar aquellos cambios que eran necesarios en la ciudad.

Dados los buenos resultados de la experiencia impulsada por Barcelona en Comú, en Barcelona, apoyamos esta iniciativa presentada hoy por el Partido Socialista para que todas las ciudades puedan ser Barcelona y puedan tener en sus calles la vida y los cuidados en el centro, entendido desde toda su diversidad.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

España es un Estado de derecho, y no solo porque reconoce el principio de soberanía popular, el imperio de la ley y la división de poderes, sino porque reconoce y garantiza la protección de los derechos fundamentales de las personas. Aquí les voy a recordar el artículo 14 de nuestra Constitución, que tanto se empeñan en mancillar: «Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social». Y el género, señorías, no es más que un concepto ideológico referido a la autopercepción del sexo por las personas. Los hombres y mujeres son iguales en derechos y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 6

biológicamente distintos, bendita diferencia que nos hace a las mujeres poder ser madres. España es un país de cultura cristiana y grecorromana en el que, al igual que en el resto de países europeos, existe la igualdad de derechos entre hombres y mujeres, así como una igualdad social entre ambos sexos que, tras la incorporación de la mujer al mercado laboral en los últimos años, está siendo con mayor éxito en las mujeres que en los hombres, ya que en las oposiciones aprueban más mujeres: más mujeres son jueces, notarios o médicos que hombres, dado que las mujeres están demostrando, en líneas generales, más alta capacidad para el estudio y el ejercicio de responsabilidades profesionales. Otro caso es la situación de la mujer en países teocráticos de cultura islámica que, acorde con su cultura y religión, padecen una enorme desigualdad respecto a los hombres, tanto jurídica como social, conforme a lo previsto en la sura cuarta del Corán, y ahí sí que existe un verdadero patriarcado.

Respecto a las dificultades para llevar a cabo un análisis de un plan urbanístico desde la perspectiva de género femenino, la primera dificultad es la cuestión del género, que en el caso femenino incluiría en su propio concepto a aquellos hombres que se autoperciben como mujeres, cuya perspectiva también debería analizarse aquí. La segunda dificultad es a qué mujeres hay que tener como referente en la perspectiva de género: si a las españolas o a las extranjeras, sean las cristianas o las musulmanas; si a las trabajadoras de dentro del hogar o a las que trabajan fuera del hogar; niñas, estudiantes universitarias o trabajadoras; si a las jóvenes, a las ancianas, a las solteras, a las divorciadas, a las casadas. Es anticonstitucional discriminar a unas mujeres respecto a otras en perspectiva de género. Pero es que, además, la perspectiva de género también vulnera el artículo 14 de la Constitución española, porque al analizar un plan urbanístico solo desde la perspectiva de la mujer, y además de una determinada mujer, habría que partir de un dato irreal, y es que la mujer en España estuviese discriminada por los hombres y que, a su vez, estos viviesen en un enfrentamiento perpetuo con la mujer a modo de lucha de clases. La realidad es todo lo contrario, y es que biológicamente existe una búsqueda entre hombres y mujeres desde los inicios de la historia de la humanidad, con el fin de formar una familia, procrear y perpetuar la especie. Es el amor y la atracción mutua lo que está en los genes —ya termino, señor presidente; le recuerdo que a los demás compañeros no les ha medido el tiempo y han pasado de los tres minutos— de los hombres y de las mujeres, y no la violencia. Ahora mismo termino.

Lo que decía la diputada del Partido Socialista acerca de las sentencias de Loeches y Boadilla del Monte es que estas las tumbaron por no cumplir con el reglamento que les obligaba a incluir un informe de perspectiva de género, pero incidieron en que no era necesario tal informe, que era un tema reglamentario. Resulta absolutamente innecesaria esta proposición no de ley: primero, por lo expresado, porque incurre en una afrenta a nuestra Constitución y, segundo, porque, cómo no, supondría más despilfarro del dinero de todos los españoles.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, señora Gázquez, tiene usted la palabra.

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

Hemos leído con mucho interés —e incluso he escuchado con mucho más interés, si cabe— las exposiciones, porque francamente no le encuentro sentido a esta proposición no de ley. Ciertamente, no se lo encuentro, estoy como en la canción de Mecano: ni mucho ni poco, no sé por dónde agarrarla. La exposición de motivos, el *petitum*, todo lo he estudiado. Incluso que hagan referencia a la Agenda 2030, me parece un insulto para España. España es un país que ya tiene conseguidos todos los objetivos de la Agenda 2030: afortunadamente, no pasamos hambre, tenemos una democracia plena, salud, bienestar e infraestructuras. Es decir, no sé exactamente a dónde quieren ir. Además, en España las mujeres somos más del 50 % —bueno, como en el resto del mundo—, es decir, cualquier urbanismo, por supuesto que nos incluye, ¡cómo no nos va a incluir! Si hubieran hablado de un urbanismo para mayores, puedo entender que a lo mejor quieren más zonas y equipamientos para residencias; si fuera para niños, pues a lo mejor quieren más zonas y equipamientos educativos, más áreas de juegos infantiles para niños, o más áreas de juegos para mayores, en el otro caso, o si fuera para discapacitados, por supuesto. Pero es que hoy en día todas las ciudades ya recogen todo. Una ciudad ya se diseña para que sea más segura, para que tenga mayor iluminación, para que esté preparada para discapacitados o para personas con movilidad reducida. Es decir, todo eso ya está recogido en las nuevas áreas de urbanismo; son las ciudades antiguas las que se tienen que adaptar. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

En ese sentido, esto me lleva siempre a una reflexión, y es que no sé exactamente en qué trabajan o dónde tienen las mujeres de la izquierda su ubicación. Parece que están en una cueva, porque al menos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 7

en mi grupo hay dos arquitectos y una ingeniero; es decir, nosotras tres hemos diseñado planeamientos. ¡Cómo no vamos a diseñar planeamientos pensando en mujeres! Esto es como si lo diseñaran extraterrestres, como si solo diseñaran los hombres. No, yo diseño planeamiento, probablemente mi compañera de VOX también y mis compañeras del Grupo Popular también. ¡Cómo no vamos a pensar en hacer ciudades inclusivas, en hacer ciudades seguras, si somos nosotras mismas quienes las utilizamos! Es que parece que a las mujeres de la izquierda están viviendo en cuevas o que a las pobres no les dejan estar en papeles profesionales importantes en los cuales nunca desarrollan un urbanismo o no pueden desarrollar planeamientos. Se me hace todo realmente extraño.

En todo caso, me sorprende además que, teniendo los temas que tenemos encima de la mesa en infraestructuras, en transportes y en agenda urbana, estemos con estas proposiciones no de ley. Realmente, en cuanto a infraestructuras, la vertebración de España está por concluir. Tenemos ahora mismo inversiones, pero dudo que se hagan, porque si los presupuestos estaban calculados con un 7% y ya Europa habla de un 4, que probablemente será menos, con la inflación al tipo que está, es prácticamente imposible que las inversiones se lleven a cabo, con lo cual habrá que replantearse qué inversiones se van a llevar a cabo, qué se va a hacer exactamente y saber cuáles son las prioritarias. Ya veo que, en mi tierra, al AVE por supuesto que le podemos decir adiós para el 2022 o para 2023. Hay territorios a los que les falta muchísimo; hablamos de Extremadura, del País Vasco, de muchos territorios cuya estructura ferroviaria todavía está por avanzar, así como en mantenimiento de carreteras. Hay tantas proposiciones no de ley que se podrían haber traído. E, insisto, en esta proposición —con todo el interés que hemos puesto en escuchar, porque ni en la exposición de motivos ni en el *petitum* encontrábamos nada que fuera relevante que no se hiciera ya—, ahora mismo los planeamientos y las gestiones urbanísticas por supuesto que se están haciendo ya. Las estamos haciendo las mujeres. Insisto, yo no sé en qué trabajan o dónde las tienen recluidas las personas de la izquierda a las profesionales de la izquierda que no están ya desarrollando los planeamientos urbanísticos.

A la espera de encontrar el buen sentido, muchas gracias.

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

— RELATIVA A ESTABLECER LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA Y LAS ACTUACIONES NECESARIAS PARA DESARROLLARLAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002647).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): A continuación, pasamos a discutir el segundo punto del orden del día, la proposición no de ley relativa a establecer las líneas estratégicas del ferrocarril en España y las actuaciones necesarias para desarrollarlas.

Cuando la señora del PP esté preparada, tiene la palabra.

La señora **CRUZ-GUZMÁN GARCÍA**: Muchas gracias, señora presidenta, y perdonen la demora, el puente de Madrid ha hecho imposible llegar antes y encontrar transporte.

Señorías, pedimos una apuesta firme por el ferrocarril como medio de transporte sostenible y económico; una apuesta por la vertebración territorial que permita el necesario impulso económico para nuestro país que evite desigualdades territoriales. Necesitamos una mayor y mejor inversión en infraestructuras intermodales, tranvías, metros y conexiones con nuestros aeropuertos y puertos que completen esta red ferroviaria para permitir una movilidad eficiente. Eso es lo que pedimos en esta propuesta que voy a personalizar con dos ejemplos de mi provincia, olvidada en este ámbito en los presupuestos generales de Sánchez.

El primero, el necesario y urgente compromiso del ministerio para la cofinanciación de la segunda línea de metro de Sevilla —sí, porque solo tenemos una única línea en nuestra ciudad—, tal y como prometió la ministra en mi ciudad, en Sevilla. El Gobierno de Andalucía ya ha demostrado su compromiso con la aportación del 50% de su presupuesto. Ahora es el Gobierno central el que ha de cumplir con la promesa dada, y desde aquí le solicitamos que firme antes de verano el convenio que tiene la ministra encima de su mesa para poder comenzar las obras antes de que finalice este año. Sevilla no puede esperar más.

El segundo, atendiendo a esa necesidad de conectar intermodalmente los diferentes medios de transporte, hacemos una petición histórica: conectar el aeropuerto de San Pablo con la estación de Santa Justa. Y es que solo nos queda encomendarnos a ambos santos, a San Pablo y a la santa trianera, para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 8

que el Gobierno central incluya este proyecto en los próximos presupuestos generales. Sevilla es la única ciudad de su tamaño en toda Europa que carece de esta conexión aeropuerto-ferrocarril. Nuestra ciudad es líder en turismo y en actividades culturales, y su aeropuerto recibe más de 7,5 millones de pasajeros, que están olvidados por parte de este Gobierno. La Junta de Andalucía ha allanado el terreno haciendo los estudios de viabilidad, y por eso le pedimos al Gobierno de Sánchez que no vuelva a olvidar a la provincia de Sevilla ni a los sevillanos.

Estos proyectos y otros muchos ejemplos son los que hacen necesaria una detallada actualización de la línea estratégica de ferrocarril en España, así como las actuaciones necesarias para su desarrollo. Es imprescindible el impulso a los tres corredores ferroviarios que tienen una oportunidad de oro con los fondos y créditos Next Generation, créditos que este Gobierno ha despreciado, al contrario que otros países como Italia, Francia o Portugal. Y, como decía el presidente de SEOPAN, Julián Núñez, donde no lleguen los fondos europeos debería entrar la colaboración público-privada. En relación con estos fondos europeos, el Grupo Socialista presenta una enmienda que nos parece acertada, que se aprovechen de manera eficiente.

El Gobierno del cambio encontró en Sevilla la obra del tranvía Alcalá de Guadaíra-Sevilla totalmente abandonada. Lo peor es que Europa no solo nos quitaba el resto de financiación, sino que nos pedía que devolviéramos los 120 millones de euros ya invertidos. Recuperar la confianza y la financiación de Europa fue todo un logro del Gobierno de Juanma Moreno, que ya ha puesto en marcha esta importante infraestructura para la cuarta población de la provincia de Sevilla. Ha sido necesario licitar un proyecto de casi cinco millones de euros para solventar los expolios y robos que ha sufrido esta obra que había quedado abandonada por el anterior Gobierno socialista. Queremos un uso eficiente de los fondos europeos y también del dinero público, que no nos pase como los caprichosos cambios de opinión del ministerio en torno a la S-40. Los sevillanos nos hemos quedado sin túneles aun siendo la opción más sostenible y, ante el silencio presupuestario del Gobierno, también sin puente y, por ende, sin circunvalación. Eso sí, tenemos una tuneladora en el chatarrero, que nos ha costado más de 30 millones de euros a los españoles y decenas de años de retraso en esta importante infraestructura para la provincia. Ni Sevilla ni los sevillanos se merecen este trato.

Con el apoyo a esta proposición no de ley no solo apostamos por una red ferroviaria sin desigualdades territoriales, sino una apuesta firme para su posible desarrollo y financiación, así como la actuación en infraestructuras intermodales que permitan que esta red sea la más eficiente para todos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Entendemos que las autoenmiendas presentadas han sido ya defendidas en su intervención. **(Asentimiento)**. De acuerdo.

A continuación, para la defensa de las enmiendas presentadas, por el Grupo Parlamentario Socialista, interviene el señor Ramos.

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

Voy a reconocer que me llama la atención —o no me llama tanto la atención porque es previsible— que el Partido Popular, cada vez que traemos una iniciativa aquí que habla de mujeres, se moleste. No entiendo cómo le molesta tanto que hablemos de mujeres cuando durante mucho tiempo en este país y en otros países han estado ocultas. Quiero decirles que vamos a hablar de mujeres y de iniciativas que hablen de mujeres todas las veces que nos sea posible. Porque lo creemos imprescindible y, además, ni aun así vamos a recuperar todo el tiempo perdido. **(Aplausos)**.

El PP nos trae aquí una iniciativa que nos habla del tren. Sinceramente, creemos que la forma en la que está planteada es acertada, pero si nos ponemos a pensar en lo que hizo el Partido Popular cuando gobernaba, demostraba que no pensaba que el ferrocarril pudiera garantizar que todos los ciudadanos tenemos que sentirnos iguales, y lo dice alguien que es extremeño. Lo dice alguien que dentro de un mes va a contar con un tren algo mejor que el que tiene. Digo algo mejor porque nos equivocaríamos —y lo digo claramente aquí— si a partir de la puesta en servicio del primer tramo el próximo mes hiciéramos ostentación y mostráramos que hemos conseguido un gran logro cuando solo hemos conseguido un pequeño paso. Los extremeños seguiremos luchando para tener lo que otros tienen desde hace tiempo. Además, es interesante y es importante escuchar intervenciones como la del Partido Popular, porque nos recuerdan algunas cosas. Nos recuerdan cómo el primer AVE que se hizo en este país era el AVE Madrid-Sevilla, y fue con un Gobierno socialista. Si el Partido Socialista no hubiera gobernado, que nadie tenga

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 9

ninguna duda de que el primer AVE no hubiera ido a Andalucía, no hubiera ido a Extremadura, no hubiera ido a aquellos territorios que necesitan las infraestructuras para ser iguales. Eso lo tenemos muy claro. Por eso, que el Partido Popular intente darnos lecciones aquí cuando hay territorios como el andaluz, que cuando le va bien es cuando gobierna el Partido Socialista (**rumores**) y cuando se siente abandonado es cuando gobierna el Partido Popular, nos demuestra muchas cosas.

El Partido Popular trae una iniciativa interesante. Nos habla de mercancías, pero hay que recordar que durante todos los años que gobernaron este país llevaron las mercancías a una tasa inferior al 3%, cuando en Europa es superior al 10%. ¿Cómo es posible que haya ocurrido eso? Muy sencillo. Durante años, líneas como la del directo Madrid-Burgos la mantuvieron cerrada con una bateadora en un túnel que no se podía utilizar, y ha sido con este Gobierno por primera vez cuando se van a hacer actuaciones para que la bateadora se pueda sacar, y para que esa línea se pueda volver a utilizar y pueda servir para las mercancías de este país y pueda servir para aumentar lo que creemos que es imprescindible, que es el transporte de mercancías por ferrocarril. Por eso están muy bien las iniciativas que presenta el Partido Popular cuando está en la oposición, y digo cuando está en la oposición, porque cuando están en el Gobierno hacen completamente lo contrario.

Aquí hablan de cercanías, pero cuando gobierna el Partido Popular a nivel nacional, vemos que las cercanías de nuestro país se abandonan, se recortan y se deterioran, y es que es con el Gobierno socialista cuando se incrementan las partidas para ese tipo de tren que utilizan muchos ciudadanos cada día para ir a trabajar. Por eso, bienvenido sea el Partido Popular con iniciativas como esta. Nos parece interesante, compartimos la reflexión que plantean en la misma, pero creo que son poco creíbles. Todos tenemos la obligación en esta Comisión y en este Parlamento de garantizar a partir de las infraestructuras que todos los ciudadanos se consideren que tienen las mismas oportunidades. Es cierto que, hasta ahora, no ha ocurrido, y voy a decirlo, no ha ocurrido ni con el Gobierno del Partido Popular ni con gobiernos anteriores. Y tenemos que hacer autocrítica, porque en política, cuando los que estamos en política y tenemos responsabilidades no somos capaces de hacer autocrítica, no seremos capaces de actuar para mejorar aquello en lo que fallamos. Creo que tenemos una oportunidad de oro. Creo que tenemos que buscar la forma de planificar las infraestructuras ferroviarias para que esos territorios, que se sienten abandonados y que sienten que no tienen las mismas oportunidades, las puedan tener en esta iniciativa.

Hemos presentado una enmienda para poder contar con nuestro voto favorable, porque creemos que es imprescindible que en temas como este nos pongamos de acuerdo, no solo en el discurso, sino en el hecho. Bienvenido sea el Partido Popular en su discurso, pero esperemos que, si alguna vez —que esperemos que no sea así o que tarde mucho tiempo— vuelven al Gobierno, todo esto que nos plantean en su iniciativa lo lleven a cabo.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Disculpen, el Partido Ciudadanos había presentado enmiendas, por lo que tiene la palabra el señor López-Bas.

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

La proposición no de ley del Grupo Popular nos parece interesante. De hecho, por eso hemos querido enmendarla, con el ánimo de mejorarla y, además, de enriquecerla. En ese sentido, nosotros estamos absolutamente de acuerdo en que la planificación previa de la red ferroviaria en general, y de las cercanías en particular en España, es fundamental, que no se puede gestionar una red solo a base de parches sobre la existente en este momento, sino que hay que analizar realmente cuáles son las medidas necesarias y adecuadas al momento de las necesidades de movilidad que puedan existir en el momento actual. De hecho, por eso enmendamos en el sentido no solo de potenciar los núcleos existentes hoy de cercanías, sino de estudiar la posibilidad de que puedan existir otros nuevos núcleos necesarios en áreas metropolitanas que deben surgir precisamente a partir de ese análisis de la realidad.

También creemos necesario que se debe potenciar el tránsito ferroviario de mercancías en todos los anchos, sin excluir ninguno, porque es la realidad que tenemos y es esa precisamente la realidad que hay que aprovechar al máximo de sus posibilidades e, igualmente, proponemos en nuestra enmienda potenciar toda la red ferroviaria, no solo los corredores central, mediterráneo y atlántico, porque además creemos que se está convirtiendo, de tanto mencionarlos, en un tópico inalcanzable, desde luego, al menos, para este Gobierno. Y queremos dar una visión más integradora de la totalidad de las redes, sin perjuicio de que, evidentemente, esos tres corredores están integrados en el mismo y son tan necesarios como prometidos y aún, como digo, desgraciadamente, siguen en el aire.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 10

Por último, reclamamos en nuestra enmienda que se cumplan todos los proyectos en plazo, no solamente para la alta velocidad, sino también para líneas de altas prestaciones que, por motivos estrictamente técnicos, no pueden calificarse como de alta velocidad y que estarían incluidos, por supuesto, también, en esa voluntad de que puedan cumplirse en los plazos establecidos. Por lo tanto, en ese sentido, creemos que nuestra enmienda es perfectamente asumible y solicitamos de alguna manera su incorporación a la PNL del Partido Popular.

Muchas gracias.

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

A continuación, 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 proposición no de ley sobre política ferroviaria sería completamente innecesaria si, a la llegada de Pedro Sánchez a la Moncloa, hace cuatro años, no se hubiesen paralizado los planes y los proyectos que ya estaba desarrollando entonces el Gobierno de Mariano Rajoy y que fueron objeto de una auditoría que sirvió de pretexto para no hacer nada e, incluso, retroceder en los avances para la mejora de la modernización y la recuperación del ferrocarril. Confío en que se alcance un acuerdo transaccional con las diferentes medidas que han planteado, tanto el Grupo Popular, que por sí mismas me parecen acertadas, como la de Ciudadanos y el Grupo Socialista, que amplían el alcance de la iniciativa original.

En la circunscripción por la que soy diputado, tengo un numeroso muestrario para reclamar una política urgente, comprometida, contante y sonante, que permita que Asturias deje de ser un gueto ferroviario y deje de ser un territorio abandonado. Me van a permitir que les lea una información periodística publicada en el diario *El comercio* el pasado sábado. El titular es todo un diagnóstico de cómo funcionan allí las cosas: «Fevé tardará 45 minutos más en la línea Oviedo-Santander y era más rápida con trenes de 1935». Esta es la realidad hoy en la línea de FEVE en Asturias.

Señorías, el grado de abandono de FEVE le lleva a su desaparición, pero es que la preocupación por el servicio de cercanías de Renfe es idéntica, hasta el punto de que, año tras año, decrece el número de usuarios espantados del mal servicio que allí se presta. En la línea convencional del corredor nortenoeste el trayecto entre León y Asturias es una lotería por el número de incidencias para cruzar Pajares, pero es que, cuando entre en servicio la variante, no lo hará en alta velocidad, porque el trayecto entre la capital de España y la de Asturias se hará en tres horas y cuarto, cuando la inversión de más de 3000 millones de euros se planificó para comunicar Madrid y Oviedo en dos horas y cuarto, es decir una hora menos. Por lo tanto, el Gobierno, en la variante de Pajares, nos va a dar gato por liebre.

Nuestros dos grandes puertos, El Musel y Avilés, carecen de las conexiones ferroviarias de las que ya disponen otros grandes espacios portuarios en España para el transporte de sus mercancías. Los proyectos de integración ferroviaria de Gijón y de Langreo son un compendio de disparates y de retrasos. Del de Avilés, ni siquiera se habla. La España hemipléjica se consolida con la desigualdad en el trato presupuestario en los diferentes corredores ferroviarios planificados. Reclamo, para el que afecta a mi tierra, el mismo trato presupuestario que el que está recibiendo el corredor mediterráneo.

En definitiva, la iniciativa me parece buena porque va en el sentido de instar al Gobierno a que aplique una buena política ferroviaria de forma urgente y, por tanto, daré mi voto a favor.

Muchas gracias.

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

A continuación, ¿el Grupo Parlamentario Republicano quiere intervenir? (**Denegación**). No. Pues pasamos al Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Tiene la palabra el señor Mayoral.

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

La verdad es que esta PNL es de un partido nuevo, ¿no?, que acaba de llegar a la Cámara, que no ha tenido responsabilidades de Gobierno y no ha participado de la planificación del sistema ferroviario en España, que no ha traído las inversiones en cercanías, que no ha hecho una apuesta absoluta por el tren de alta velocidad en contra del tren convencional y no ha participado de lo que ha sido la degradación del sector ferroviario en España. A mí me parece que a la iniciativa le falta un poquito de seriedad, porque no da para todo. Hay que priorizar. Y el agujero negro del AVE creo que hay que reconocerlo cuando se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 11

hace un análisis de cuál es la situación del sector ferroviario en España y cómo vamos y todo eso. Nos hemos dedicado a tirar dinero en la red de alta velocidad y eso ha tenido como consecuencia la degradación del tren convencional y las cercanías. Y es cierto que este Gobierno ha empezado a hacer algunos pequeños cambios y lo han hecho en los últimos presupuestos reforzando el material rodante para el tren convencional y para las cercanías, pero nos falta mucho. Nos falta mucho porque todavía tenemos mucha contaminación del pensamiento neoliberal y se sigue notando en determinadas lógicas. La verdad es que esta PNL, más allá del discursito mitinero que hemos oído al principio, relativo a las elecciones andaluzas, que tampoco tiene mucha relación con el texto que nos han facilitado para que podamos discutir hoy, para el *single* de campaña, igual sí que les vale, pero para poder hablar de una política seria de infraestructuras y para poder hablar de una política de planificación del sector ferroviario en el futuro, desgraciadamente, el PP no tiene autoridad moral para poder hacerlo, y mucho menos en los términos recogidos en la proposición no de ley. Pero creo que ha quedado bastante evidente en la intervención que el objeto no era esta proposición no de ley, sino tener un pequeño corte para la campaña electoral andaluza.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Figaredo tiene la palabra.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias, señora presidenta.

Se ve que el señor de Podemos no se ha leído las enmiendas de esta iniciativa, porque es que específicamente hablan de Sevilla y de Andalucía, o sea, que tiene bastante sentido mencionar a Sevilla y Andalucía en las intervenciones, cuando las enmiendas expresamente tratan de ello. Pero lo dicho, debe ser que no se las ha leído usted. Por otro lado, es también surrealista la intervención del portavoz del Partido Socialista, que viene aquí a dar lecciones de moral con las infraestructuras ferroviarias, cuando, por un lado, las han dejado completamente abandonadas. Y que un portavoz de Badajoz (**el señor Ramos Esteban: De Cáceres**) venga aquí a hablar abiertamente en favor de la política ferroviaria del Partido Socialista es surrealista, jamás creí que pudiera verlo. Como mucho, una cabeza agachada y un perdón. Sí que ha dicho el perdón, pero de forma muy sutil, eso es cierto.

La iniciativa pide cosas muy razonables, tan razonables como que se terminen las obras que ya están en ejecución. Debe ser, como dice Podemos, una contaminación del pensamiento neoliberal que lo que quiere cuando se inicia una infraestructura millonaria es que se termine cuanto antes y se ponga en funcionamiento cuanto antes, esa es la lógica que inunda cualquier cabeza que escuche hablar de infraestructuras en España. Debe ser que la cabeza socialista y la cabeza de Podemos no piensan igual. Tanto es así que, en concreto, la línea de alta velocidad a Asturias lleva ya veinte años de retraso y ha multiplicado el presupuesto original por cuatro, una línea de alta velocidad a Asturias, que en teoría iba a conectar Asturias en dos horas y, finalmente, la va a conectar en tres. Es decir, veinte años después, cuatro veces más caro y a menor velocidad de la estimada, todavía no tenemos la línea de alta velocidad. Eso sí, la ministra socialista de infraestructuras y el presidente socialista del Principado de Asturias ya corrieron a hacer el primer viaje piloto, prueba estrella, quizás sí, quizás no, portada de todos los periódicos que han podido. Porque a eso es a lo que se dedica el Partido Socialista a hacer *marketing* del malo, *marketing* del malo.

Ustedes dan lecciones en unas cuestiones y otras las omiten; porque, en concreto, habla de las infraestructuras en Andalucía y dice que el Partido Socialista es el único que hace mejoras en Andalucía, pero omiten los 680 millones de euros que el Partido Socialista robó a los parados andaluces, no a los ricos; no a las sicavs, no ¡Se lo robaron a los parados andaluces! Un presidente del Partido Socialista de la Junta de Andalucía condenado a seis años de cárcel, un presidente del Partido Socialista de la Junta de Andalucía inhabilitado para ejercicio de la política durante nueve años. Eso es el Partido Socialista, el que deja abandonadas las infraestructuras, el que dilapida los fondos de todos los españoles, el que vende hipocresía desde territorios desconectados de España, totalmente desconectados. Y viene y avala las infraestructuras ferroviarias del Partido Socialista; ese es el Partido Socialista. Y, por supuesto, es el Partido Socialista del latrocinio, de la corrupción y del robo sistemáticos. (**Rumores.—El señor Ramos Esteban: Tranquilo, tranquilo**). En definitiva, vemos que el Partido Socialista y Podemos están totalmente desconectados de la realidad y de lo que trata esta iniciativa, y nosotros sí la apoyaremos.

Muchísimas gracias. (**Aplausos**).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 12

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Sol Cruz-Guzmán, ¿quiere posicionarse sobre las enmiendas en este momento?

La señora **CRUZ-GUZMÁN GARCÍA**: Estamos negociando todavía con el resto de los grupos.

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

— RELATIVA A QUE SE EJECUTE EL PROYECTO ORIGINAL DE LA VARIANTE DE TORRELLANO EN LA RED DE CERCANÍAS C1 ALICANTE-MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURAL. (Número de expediente 161/003276).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos al tercer punto del orden del día, la proposición no de ley relativa a que se ejecute el proyecto original de la variante de Torrellano en la red de cercanías C-1 Alicante-Murcia, presentada por el Grupo Parlamentario Plural.

Para su defensa, tiene la palabra, el señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies*, señora presidenta.

Haré una previa para el fogoso portavoz de VOX. Quiero recordarle que en Andalucía su anterior candidato ha sido condenado por fraude de 2,5 millones de euros. **(Aplausos.—El señor Figaredo Álvarez-Sala: Es mentira eso)**. En fin, el que esté libre de pecado que tire la primera piedra.

Y pasamos a lo importante, pasamos a lo importante y dejemos los fuegos artificiales.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Señora presidente, le ruego que llame al orden al portavoz. **(Protestas)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra el señor Baldoví. Por favor, deje de interrumpir.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Pero no puede hacer...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): No tiene usted la palabra.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: No puede dirigirse directamente...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Baldoví, tiene usted la palabra.

El señor **BALDOVÍ RODA**: El que dice lo que quiere oye lo que no quiere. Y si le parece bien, bien, y si no, a seguir.

Empiezo, señora presidenta, muchas gracias, *moltíssimes gràcies*.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Tiene que llamarle al orden.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Le llamo al orden a usted, señor, por favor. Como vuelva a interrumpirle, le voy a pedir que abandone la sala.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Alicante, una conurbación urbana de más de 800 000 personas, castigada sistemáticamente por la inversión pública. Les daré un dato: en los últimos veinticinco años han gobernado el Partido Popular y el Partido Socialista, catorce años ha gobernado el Partido Popular y once años el Partido Socialista. Y un aeropuerto como el de Alicante, con 15 millones de viajeros, sigue sin conexión ferroviaria. Los desplazamientos prácticamente se tienen que hacer por carretera o con vehículo privado porque la red de transporte público en Alicante es muy muy precaria. Y recordemos, en los últimos veinticinco años, catorce años de gobierno de Partido Popular y once años del Partido Socialista.

Voy a poner un ejemplo. El cercanías de Alicante a Murcia es el mismo tren que yo cogía para ir a las manifestaciones en Valencia a finales de los años setenta, un tren sin electrificar y que sigue gastando gasoil. Tenemos la fachada sur de Alicante, por donde discurre una vía férrea, que es una auténtica barrera, una auténtica barrera que no permite que los ciudadanos puedan acceder al mar, que divide la ciudad en dos partes e impide a los vecinos, por ejemplo, poder disfrutar de un parque que ven pero que no pueden disfrutar. Ahora mismo se está estudiando la remodelación de las cercanías y propone el ministerio desechar un itinerario consensuado, por ejemplo, por todas las fuerzas políticas del ayuntamiento —la variante de Torrellano— e imponer otro que atraviesa la Sierra del Porquet donde hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 13

yacimientos paleontológicos y que está declarado por la Generalitat y por el ayuntamiento bien de interés cultural. Además, esa propuesta consolida el trazado ferroviario por la fachada litoral, perpetuando esa barrera entre la ciudad y el mar. Por tanto, lo que pedimos es sencillo. Lo que pedimos nosotros es lo que piden los vecinos y creo que es de sentido común. Cualquiera que vaya a verlo puede ver que es una propuesta de sentido común.

Pedimos, primero, que se retome el proyecto original de la variante de Torrellano, que —insisto— es una variante que, por ejemplo, está consensuada con todas las fuerzas políticas del ayuntamiento y que permite liberar esa fachada marítima para que la puedan disfrutar los vecinos y preservar los valores naturales y arqueológicos de la Sierra del Porquet. Segundo, que se conecte el puerto por esta variante, que se actualicen los presupuestos, que se inicie la licitación y que, por supuesto, se incorporen en los próximos presupuestos generales del Estado. Y por último, incorporando una enmienda del Partido Popular —que creo que podemos compartir todas las fuerzas políticas representadas en el territorio valenciano—, y es que de una vez por todas, PP y PSOE, PP y PSOE, de una vez por todas se haga la conexión del aeropuerto con la estación de Alicante, comprometiendo evidentemente los presupuestos.

Moltíssimes gràcies.

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

A continuación, para defender las enmiendas presentadas tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Montesinos.

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

Señorías, antes que nada quiero trasladar a mi provincia, la provincia de Alicante, mi solidaridad y apoyo a todos los agricultores, a los regantes, a los pequeños y medianos empresarios, así como a los alicantinos, murcianos, y almerienses que en este momento se están concentrando en la plaza de la Subdelegación del Gobierno de Alicante denunciando el nuevo recorte del trasvase Tajo-Segura. Sánchez y su Gobierno van a estrangular a la huerta de Europa, se pone en peligro el futuro de 100 000 familias, 50 millones de árboles, y en mi provincia se perderán, como mínimo, 6000 empleos. Desgraciadamente, ya se han arrancado medio millón de árboles.

Señorías, lamentablemente la provincia de Alicante ha sido la gran castigada en los presupuestos generales del Estado y lo que representa económicamente esta provincia se debe a la iniciativa de los alicantinos y no, desde luego, al apoyo ni al refrendo del presidente Sánchez. No voy a hablar ya de la injusta financiación, lejos quedan los ecos del señor Baldoví cuando decía que estaba autorizado a decir que antes de finalizar noviembre de 2021 conoceríamos el famoso documento. Pero hoy tenemos una proposición no de ley, a propuesta de Compromís, que está basada en su mayoría —como así se decía— en el sentir de los alicantinos, como las enmiendas que el Grupo Parlamentario Popular presentó a los presupuestos generales del Estado y que fueron tumbadas, rechazadas, votadas en contra por los partidos que sustentan al Gobierno.

En nuestro caso, coincidimos plenamente en la necesidad de que se retome el proyecto original de la variante de Torrellano —y así lo hemos recogido en la enmienda—, lo que implica la retirada definitiva del ferrocarril de la fachada sur de Alicante, liberando espacios para su uso ciudadano y acabando con la cicatriz que recorre nuestro litoral. Agradecemos la aceptación del punto número 2 de nuestra enmienda, en el que pedimos que se canalice por esta variante y se reestablezca su proyecto original, la conexión del puerto de Alicante desde el apeadero de San Gabriel con el Corredor Mediterráneo, comprometiendo plazos, medios y recursos. También, la de adición, la que hace referencia a que se proceda a acometer la obra de conexión del aeropuerto Alicante-Elche con la estación de ADIF de Alicante.

He de recordar que en la provincia de Alicante tenemos que agradecer y reconocer la labor que desde los gobiernos del Partido Popular se ha hecho, porque el AVE llegó a la ciudad de Alicante por el Gobierno de Mariano Rajoy. Casualmente hoy están dos de las personas que tanto trabajaron y lucharon para que eso se culminase. Por tanto, quiero expresar el reconocimiento máximo de este grupo parlamentario a la llegada del AVE, una de las grandes infraestructuras que, tanto en materia de turismo como económica y en todos los órdenes, han dinamizado la ciudad y la provincia de Alicante a lo largo de este tiempo.

Nosotros hemos insistido, al presentar esta enmienda, en que se comprometiesen presupuestariamente los millones necesarios para acometer las demandas que venía reclamando desde hace mucho tiempo la ciudad de Alicante, ya que, desgraciadamente, siendo ministro Ábalos, se firmó una adenda —adenda que se conoció en su momento como la famosa adenda de la vergüenza—, que fue aprobada por el Consejo de Ministros y que ha perjudicado claramente a la ciudad y a la provincia de Alicante. Tampoco podemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 14

olvidar que el *consell* respondió diciendo que le parecía correcta esa adenda que se firmaba. Por tanto, desde nuestro grupo parlamentario pedimos que se revierta esa adenda que se firmó en 2019. Esta PNL no solamente viene a recoger —como decía anteriormente— las enmiendas que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado en los presupuestos generales del Estado, sino que en ella se nos han admitido dos de los puntos que presentábamos. Por tanto, pedimos que el resto de los grupos se sumen a esta iniciativa, porque lo que recoge al fin y al cabo es la necesidad de una ciudad y de una provincia que claman por sus inversiones ferroviarias y por todas aquellas que se han ido negando a lo largo de este tiempo a la ciudad de Alicante. Con ello, pretendemos recuperar la fachada del litoral sur de la ciudad.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): A continuación, para defender las enmiendas presentadas, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Blanquer.

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: Muchas gracias.

Señorías, desde el Grupo Parlamentario Socialista compartimos los objetivos recogidos en esta PNL. Nos hubiera gustado llegar a una transaccional con el grupo proponente, pero escuchadas las intervenciones que me han precedido, ya vemos que la iniciativa no va de esto, no va de buscar consensos, sino simplemente de lanzar cualquier iniciativa contra el Gobierno de España. Y, señor Baldoví, señora Montesinos, no vale todo. Como diputada alicantina, me da vergüenza lo que ustedes acaban de hacer, porque acaban de decir muchas cosas que no son ciertas y que, por tanto, voy a poner en sus justos términos.

Miren, la provincia de Alicante es una provincia importantísima para este Gobierno, para el Gobierno valenciano, del que también forma parte Compromís, y para el Gobierno de España. De hecho, ustedes obvian de forma interesada que en los presupuestos de 2022 viene contemplado medio millón de euros para impulsar el proyecto de conexión ferroviaria con el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández; que vienen contempladas importantes transferencias de recursos a la Generalitat Valenciana —200 millones para infraestructuras y 100 millones de euros para la implantación de experiencias piloto de soluciones de movilidad innovadoras—, aparte de importantes fondos europeos. Si realmente el proyecto del que estamos hablando ahora, que es el proyecto de la variante de Torrellano, no se ejecutó en 2011, cuando contaba con declaración de impacto ambiental, fue porque el Partido Popular renunció a ejecutarlo en su conjunto. **(La señora Montesinos de Miguel: No es cierto).** Así que, señora Montesinos, deje de hacer partidismo y vele por los intereses de la ciudadanía de la provincia de Alicante. Lo que es evidente es que la mayor parte de las inversiones se han planificado y ejecutado en la provincia de Alicante gracias a los gobiernos socialistas. **(La señora Montesinos de Miguel: Sí, como el AVE).** Sabe perfectamente que incluso el AVE a Alicante, al que usted hace referencia, se planificó con un Gobierno socialista. Fíjese, la viabilidad de las infraestructuras y de las planificaciones solo tiene éxito con la confluencia de las distintas administraciones y, desde luego, el Partido Popular siempre está más interesado en boicotear y en no colaborar con gobiernos que no están dirigidos por ellos que en colaborar y hacer posibles y viables estas iniciativas.

En esta iniciativa, ha empezado su intervención con un apoyo a los agricultores. Desde el Grupo Socialista también queremos reivindicar ese apoyo. Por eso, las grandes inversiones hídricas que se han hecho en la provincia de Alicante, la modernización de regadíos y las plantas desaladoras han venido de la mano de los gobiernos socialistas. Si alguien cortó el trasvase Tajo-Segura durante trece meses fue el Gobierno del Partido Popular, no el Gobierno socialista; quien incrementó, a través de un memorándum, los hectómetros cúbicos de 240 a 400 para impedir el trasvase fue el Partido Popular, no fue el Gobierno socialista, y quien está poniendo en marcha más de 600 millones para instalaciones hidráulicas es el Gobierno de España junto con la Generalitat Valenciana, contemplando para estos presupuestos 1200 millones de euros. Así que, si el Partido Popular quiere hablar de recortes, que mire a su Gobierno, porque si esta iniciativa se hubiera ejecutado en 2011, cuando contaba con el respaldo de la ciudadanía, con el Gobierno en el ayuntamiento, con el Gobierno en la Generalitat y con el Gobierno de España, ustedes no hubieran hecho esto que están haciendo ahora, que es echar la culpa a otros cuando realmente quienes no ejecutaron este proyecto fueron ustedes. Si ustedes quisieran realmente encontrar una solución a esta cuestión, hubieran tenido a bien hablar con este grupo parlamentario para buscar una transaccional **(la señora Montesinos de Miguel: ¡Pero si no es nuestra!)**, porque, como ustedes saben, en estos momentos precisamente hay unos estudios complementarios que están a punto de hacerse públicos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 15

El diputado de Compromís, Baldoví, hablaba ya de unas soluciones que yo, desde luego, no he visto publicadas en ningún sitio. Lo lógico es que analicemos todas las posibles alternativas, que ejecutemos la fase 1 como está contemplada y que busquemos la mejor alternativa posible para la segunda fase. Eso tendremos oportunidad de hacerlo. Evidentemente, no se ha podido ejecutar en su conjunto este proyecto porque el Partido Popular lo envió en 2011...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Blanquer, debe ir terminando.

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: ..., pero en estos momentos podemos analizar cuál es la mejor alternativa. Desde luego, el Grupo Parlamentario Socialista, el Partido Socialista, el Gobierno valenciano y el Gobierno de España estarán por ejecutar la mejor solución, pero, sobre todo, por garantizar y no ralentizar que sea una realidad la conexión al aeropuerto, porque, desde luego, en lo que sí que estoy de acuerdo...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Blanquer...

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: ... es en que no es posible que durante estos años no se haya podido cuando nos encontramos con una provincia que es la quinta más poblada y con una infraestructura que tiene vital importancia para el desarrollo económico y turístico de la Comunidad Valenciana y para el conjunto de España.

Presidenta, muchísimas gracias por haberme permitido alargarme un poquito más. Simplemente...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Queda agradecido. Muchas gracias, señora Blanquer.

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: ... quería dar tranquilidad a la ciudadanía de que esta...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Blanquer, lleva más de un minuto y medio. Por favor.

La señora **BLANQUER ALCARAZ**: ... infraestructura se ejecutará siendo muy respetuosos con el territorio y con la ciudadanía.

Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Le agradezco que haya sido también respetuosa con el tiempo. **(Risas)**.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor López-Bas.

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

Nosotros, desde Ciudadanos, vamos a apoyar esta iniciativa de Compromís. Además, saludamos la enmienda que ha planteado el Grupo Popular. Creemos que se hace en el marco de la más que necesaria, más que comprometida y más que olvidada adecuación de la línea C1 de cercanías en la Comunidad Valenciana y, en concreto, en la provincia de Alicante, una línea de cercanías, que además es compartida —hay que recordarlo y se ha dicho— entre esta comunidad, por la provincia de Alicante, y la vecina región de Murcia y que es un eje fundamental de movilidad de proximidad entre esas dos ciudades, entre esas dos capitales, Alicante y Murcia.

Al mismo tiempo, hay que decir —y hay que decirlo bien claro— que es un eje vergonzoso, que es el más claro ejemplo de la desidia y el olvido y que no solo es un problema de la actual Administración, sino que viene de décadas de promesas incumplidas, y en eso coincido plenamente con el señor Baldoví. Es más, esta deficiencia, como la falta de conexión ferroviaria con el aeropuerto, suena a algo que el propio señor Baldoví seguro que conoce muy bien, suena a abandono, como el de la famosa infrafinanciación, que tampoco, al parecer, ha condicionado al grupo del señor Baldoví.

En todo caso, yo conozco esta línea, porque la utilizo casi semanalmente, y les puedo asegurar que es tercermundista, auténticamente tercermundista. Es una línea lenta y deficiente, y gracias a que no llueve mucho en el sureste de España, las goteras en el interior de los vagones solo se notan cuando llueve en el exterior. Gracias a Dios, solo cuando llueve se notan las goteras, pero las hay, se lo puedo asegurar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 16

Estamos una vez más ante una reclamación histórica del ferrocarril de cercanías en la Comunidad Valenciana, en su provincia de Alicante, y en la Región de Murcia, y la vamos a apoyar no solo en lo que se refiere a la infraestructura, a la necesidad de la variante de Torrellano y a la recuperación del litoral entre San Gabriel y Agua Amarga para la ciudad de Alicante y para los alicantinos —y quiero mencionar expresamente el trabajo que está realizando el propio Ayuntamiento de Alicante, a través de la Concejalía de Urbanismo, que gestiona Ciudadanos, de la mano de Adrián Santos Pérez—, sino también en lo que respecta a la necesidad imperiosa, como tantas veces se ha reclamado, de que se adecúen y se modernicen el mobiliario y la maquinaria de dicha línea. En ese sentido, vamos a apoyar, por supuesto, la propuesta con la enmienda del Partido Popular.

Muchas gracias.

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

A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra el señor Guijarro.

El señor **GUIJARRO GARCÍA**: Muchas gracias, presidenta.

Buenos días a todas y a todos. La verdad es que en el debate de este punto, pese al ruido y a los reproches cruzados que se han escuchado, también se han dicho algunas verdades, algunas verdades del libro, algunas verdades objetivas que creo que conviene resaltar.

La provincia de Alicante, una de las provincias —como se ha dicho— más pobladas de España, con casi dos millones de habitantes, ha estado tradicionalmente olvidada en lo que respecta a transporte ferroviario. Son ya décadas —no lustros, décadas— las que llevan metidos en cajones algunos proyectos que estaban comprometidos desde hace tiempo y que siguen sin realizarse. Por lo tanto, es comprensible, es normal que haya un hartazgo generalizado en toda la población alicantina respecto a la falta de cumplimiento de los compromisos que tenía el Estado con estas personas. Claro, ¿de quién es la culpa? Pues, «entre todos la mataron y ella sola se murió». El caso es que aquí han gobernado unos y han gobernado otros, se ha escuchado a sus portavoces aquí, esta mañana, pero, la verdad, no logro saber todavía, después de haberles escuchado, cuál es la razón por la cual no se realizan estas infraestructuras comprometidas desde hace tiempo, más allá de la desidia mostrada por gobiernos de uno y otro signo. Porque, ciertamente, el Gobierno actual sí aumentó los presupuestos en infraestructuras para la provincia de Alicante, sobre todo el año pasado, algo que celebramos y aplaudimos desde mi grupo parlamentario y, desde luego, este diputado alicantino que les habla. Ahora bien, lo que nos encontramos en los presupuestos de este año con respecto a la provincia de Alicante —hay que ser honestos— deja mucho que desear, repito, deja mucho que desear, y todavía no logro explicarme por qué los ciudadanos alicantinos y alicantinas tienen 177 euros menos por habitante que el resto de los españoles, atendiendo a estos presupuestos. Esto no tiene ninguna razón de ser. **(Rumores)**.

Perdone, señora Montesinos, ¿decía algo? **(La señora Montesinos de Miguel: Sí, que en presupuestos somos la provincia más perjudicada)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Por favor, no dialoguen entre ustedes.

El señor **GUIJARRO GARCÍA**: Señora Montesinos, era una pregunta retórica. Sabe usted que no puede hablar, por favor. Le voy a tener que tatuar el Reglamento, por favor. Es que no se lo sabe. **(La señora Montesinos de Miguel: No sea tan agresivo, por favor, no sea tan agresivo)**. Bueno, no se lo voy a tatuar, se lo voy a pegar en el pecho, pero, por favor, cállese un ratito y déjeme hablar. **(La señora De las Heras Fernández: Pero llámela al orden, por favor)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Prosiga, señor Guijarro, y su señoría, por favor, guarde silencio.

El señor **GUIJARRO GARCÍA**: Bueno, decía que la señora Montesinos —ya que me lo pone a huevo, la cito— insistía mucho en que la culpa parece ser del PSOE. No sé dónde estaba la señora Montesinos en todos los años de Rajoy y todos los años del señor Aznar; por cierto, ya había compromisos entonces que todavía siguen sin cumplirse. Es cierto que esta reivindicación para que se mantenga la variante de Torrellano tal y como se había diseñado en el año 2006 —2006, repito— es un clamor en toda la provincia. Por lo tanto, yo pediría a todos los grupos parlamentarios de esta Cámara que escucharan lo que está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 17

pidiendo la población alicantina y, primero, se dotaran de los presupuestos y de los recursos necesarios para cumplir... (**Rumores**).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Un momento, señor Guijarro.

Disculpen, ¿pueden mantener las conversaciones paralelas en el pasillo, por favor? También va por su señoría de VOX, por favor.

El señor **GUIJARRO GARCÍA**: Es alucinante la falta de respeto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Prosiga, señor Guijarro.

El señor **GUIJARRO GARCÍA**: Decía que actualmente la ciudad de Alicante se encuentra cortada por un paso ferroviario que impide el acceso de algunos barrios, principalmente San Gabriel, a la costa, al polígono industrial de Agua Amarga. Es claro. Por lo tanto, se lleva pidiendo desde hace muchísimos años que se haga esa variante para conectar el aeropuerto vía Torrellano; son años los que se lleva esperando. Todos los años, cuando llegan presupuestos, es como la pregunta del millón: ¿Cuándo llega ese dinero? Y no llega, el caso es que no llega. Ahora bien, lo que sí ha llegado de repente, así, para nuestra sorpresa, ha sido un cambio repentino de planes según el cual ya no hace falta la variante de Torrellano. O sea, aquello que lleva presupuestado y planificado desde el año 2006, después de que se han hecho todos los estudios medioambientales correspondientes y pertinentes que se han demandado y solicitado, ahora, de repente, desaparece de los papeles y donde dije digo, digo Diego. Sencillamente, esto no es asumible y, en calidad de representante de los alicantinos y alicantinas, me veo impelido a votar a favor, la presente Compromís o la presente el sursuncorda.

Gracias. (**Rumores**).

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

Por favor, tengo que insistir en que dejen de pasear y hablar como si estuviéramos en un mercado.

Disculpe, señor Guijarro, que no haya podido usted hacer la intervención en condiciones.

A continuación, por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Segura.

El señor **SEGURA JUST**: Sí, con su permiso, señora presidenta.

El Grupo Parlamentario VOX está a favor de cualquier mejora ferroviaria, como no podría ser de otra forma, porque es una mejora genérica para toda la ciudadanía. Nosotros no tenemos ese concepto tribal de que sea una mejora solo para murcianos o para alicantinos. Nosotros, en lugar del concepto tribal, tenemos un concepto nacional, que es una mejora para toda España, porque un catalán, un extremeño o un andaluz pueden pasar por esa línea, y si está mejorada, siempre será bueno para él.

Lo que me ha llamado la atención es la cuestión sempiterna que aparece hoy en día en todas las leyes, que es un parrafito que pone: así como el cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030. Yo, la verdad, no sé qué tiene que ver la Agenda 2030 con una mejora ferroviaria. Antiguamente, la gente decía: como Dios manda; esto, como Dios manda. Ahora dicen: como manda la Agenda 2030. A ver, la Agenda 2030 la izquierda te la mete hasta en la sopa; lo que pasa es que ya no es una sopa de letras, es una sopa de números. Yo no entiendo el compromiso que pueden tener los murcianos o los valencianos con esa Agenda 2030.

En el Grupo Parlamentario VOX tenemos un compromiso con nuestras agendas personales. Y les daré un anticipo: nosotros seguiremos la agenda 2030 porque la compraremos en las Navidades de 2029. Entonces, tendremos la agenda del año 2030 y pondremos ahí los conceptos que nosotros utilizamos y que aplicamos siempre en política. Esta es mi agenda de 2022 (**muestra una agenda**), que pone lo mismo que pondrá en la de 2023 y en la de 2030. Y en mi agenda pone España, pone justicia social, pone libertad, pone igualdad, pone valores y principios, pone esfuerzo y trabajo, pone familia, pone libertad de educación, pone tolerancia cero con la delincuencia, pone corruptos a prisión, pone *stop* impuestos y pone una serie de cosas que constituyen nuestra agenda de todos los meses y de todos los años. La diferencia es que, en VOX, tanto la Agenda España como nuestras agendas personales las redactamos nosotros, no nos las redactan élites globalistas extrajeras. Recuerdo a sus señorías que la Agenda 2030 la han redactado personas que son ajenas a este país, personas extrajeras. La Agenda España la han redactado españoles.

Finalizando ya, insisto, en todas las agendas de VOX pone lo mismo: trabajo y sacrificio. Es lo que nos marca el día a día: trabajo y sacrificio por los españoles y por nuestra patria. Por eso VOX es libre e

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 18

independiente y ustedes son serviles a intereses ajenos a España, porque siguen una agenda que no es española, que es extranjera y que es ajena a los intereses de la nación y de los españoles.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Segura. No he querido interrumpirle por educación, pero le recuerdo que estamos en la Comisión de Transportes y estábamos debatiendo una PNL relativa a una variante en concreto.

El señor **SEGURA JUST**: Sí, pero había una mención a la Agenda 2030 que estaba en el texto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Su tiempo ha terminado. Le he dejado hablar. Señor Baldoví, ¿quiere pronunciarse sobre las enmiendas?

El señor **BALDOVÍ RODA**: Sí, he aceptado la enmienda número 2 del Grupo Popular como enmienda de sustitución y he incluido la enmienda número 3 del Grupo Popular como punto quinto, porque creo que está bien hacer una referencia al aeropuerto, y sin problemas.

— RELATIVA A MEJORAR LA SEGURIDAD EN LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/003731).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos al punto número 4 del orden del día: Proposición no de ley relativa a mejorar la seguridad en las zonas de estacionamiento. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. Para su defensa, tiene la palabra la señora Granollers.

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

El sector del transporte, pese a ser un sector esencial, en los últimos años ha sufrido una precarización de sus condiciones laborales que ha conllevado una inevitable pérdida de profesionales por falta de unas condiciones dignas. En consecuencia, nos encontramos ahora mismo con un sector que se encuentra tremendamente tensionado. No podemos esperar a que convoquen otra huelga para reconocer su labor o para hacer más atractiva su profesión o, como en el caso que hoy traemos a debate, para tener unos aparcamientos seguros y protegidos.

El alto riesgo de sufrir robos y agresiones ha convertido la profesión de transportista en una actividad de riesgo y desincentiva el acceso de nuevos profesionales, perjudicando la eficacia del mercado único, la logística y las cadenas de suministro, afectando, como consecuencia, a sectores como la fabricación o como el comercio minorista. Un estudio de la Comisión de 2019 señala que faltan cien mil plazas de aparcamiento nocturno para camiones en el conjunto de la Unión Europea. Es por ese motivo que el Pleno del Parlamento Europeo aprobó el pasado 25 de noviembre de 2021, por 681 votos a favor y 1 en contra, una resolución instando a la Comisión y a los Estados miembros a incrementar la seguridad de las zonas de estacionamiento para camiones en el conjunto de toda la Unión Europea.

La resolución aprobada en la Comisión de Peticiones de la Unión Europea se origina a través de una iniciativa popular firmada por 22 735 personas, que alerta sobre el riesgo creciente de inseguridad en las zonas de estacionamiento de camiones de la red de carreteras de la Unión Europea y pide medidas para reducir el riesgo y garantizar la seguridad. La preocupación es creciente ante el auge de grupos de delincuencia organizada altamente tecnificados y formados en estrategias paramilitares, con una larga lista de antecedentes por delitos violentos, y la existencia de actividades mafiosas que representan una amenaza, según nos cuenta Europol. Los asaltos a transportistas que cargan productos de alto valor, como la electrónica, el tabaco y los productos farmacéuticos, causaron pérdidas económicas estimadas en más de 50 millones de euros entre 2017 y 2019.

La resolución aprobada insta a la Unión Europea y al conjunto de Estados miembros a combatir la delincuencia organizada en la red de carreteras de la Unión Europea y a garantizar la promoción de una circulación eficaz de mercancías de manera segura y sin costes adicionales relacionados con la sobreexposición al riesgo de agresión. Los períodos de trabajo y de descanso de los transportistas internacionales están sujetos a normas estrictas destinadas a crear un sector del transporte por carretera que sea seguro, eficiente y socialmente responsable. Puesto que los conductores de transporte por carretera internacional pasan mucho tiempo fuera de su hogar, requieren de unas infraestructuras de estacionamiento seguras y muy equipadas en toda la Unión Europea para poder garantizar su bienestar físico y mental. De entre los tipos de aparcamiento, la principal carencia está en las áreas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 19

estacionamiento de camiones seguros y protegidas para garantizar condiciones socialmente justas para los conductores profesionales cuando hacen los descansos obligatorios.

La resolución también señala que los delitos contra los camiones tienen cada vez más un carácter transfronterizo, por lo que se hace necesaria una cooperación reforzada para abordar adecuadamente este tipo de delitos, y solicita un mayor intercambio estructural de información y una coordinación operativa entre las autoridades policiales de los Estados miembros con el apoyo de Europol. Es responsabilidad tanto de las instituciones de la Unión Europea como de los Estados miembros proporcionar una infraestructura de aparcamiento adecuada y accesible en toda la red de carreteras a la Unión y, en especial, en las principales arterias de transporte.

Después de analizar estas peticiones y su gran importancia para el sector, Esquerra Republicana de Catalunya pide al Gobierno que no demore más las ayudas a este sector y que, en un plazo de seis meses, elabore un plan de mejora y de construcción de nuevas zonas de aparcamiento, así como también que incremente los canales de interrelación con Europol. **(Rumores).**

Termino pidiendo su voto favorable a esta PNL. Nuestro deber es el de garantizar al sector del transporte un descanso seguro y protegido para poder seguir después con un trabajo digno, eficiente y exento de riesgo en seguridad vial. A pesar de pedir en nuestra PNL que el plazo fuera de seis meses, hemos llegado a una transaccional, que ya se ha repartido, con el Grupo Socialista y el Grupo Popular. Nos hubiese gustado un compromiso de seis meses, pero entendemos que es imposible, y hemos aceptado la enmienda: a la mayor brevedad posible. Aun así, estaremos expectantes se que se realice en el menor tiempo posible. **(Rumores).**

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Granollers, y disculpe de nuevo por el ruido constante.

A continuación, para defender las enmiendas presentadas, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Patricia de las Heras tiene la palabra.

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

De 617 áreas de descanso y 95 de servicio, tan solo 37 aparcamientos están calificados como seguros. Este problema ya fue identificado por la Comisión Europea en un informe que se publicó en 2019, a pesar de que la PNL solo habla del acuerdo de 2021. En aquel informe ya se informaba del incremento del robo de carga, de polizones a bordo de los camiones y de ataques a los conductores. Mi grupo parlamentario interpeló a la ministra de Transportes el día 23 de marzo precisamente sobre las medidas que iba a adoptar el Gobierno para solucionar la crisis de los transportistas, y de manera específica, remarcamos la problemática de la seguridad en las rutas y en los puntos de descanso. Sin embargo, la ministra se limitó a hablar de compromisos y a poner como excusa la guerra de Putin. Ahora resulta que la guerra de Putin es la culpable de la inseguridad en los aparcamientos de los transportistas de mercancías, aunque la Comisión Europea ya lo advirtiera en 2019. Como muy bien recogen en su PNL, de 2017 a 2019 ya se estimaron unas pérdidas económicas de más de 50 millones de euros.

Señorías de Esquerra Republicana, como dicen que hay amores que matan: ¿Ustedes siguen siendo socios del Gobierno, no? Como parece que así es, podrían informar a la ministra, que parece no entender muy bien al sector, al menos para que no haga el ridículo. Si no, luego pasa que ustedes traen aquí unas PNL que se contradicen con las intervenciones de la ministra. Y, hablando del Gobierno, podrían, además, presionar directamente para que adoptara las medidas necesarias a fin de convertir los aparcamientos de las áreas de descanso y de servicio en seguros. Parece que cuando los afectados no son de los suyos, una PNL —como si de la oposición se tratase y sabiendo que no suelen llegar a ninguna parte— les parece suficiente. Eso sí, cuando hablamos de investigación a golpistas, entonces ya piden la dimisión de la directora del CNI o, incluso, de la ministra responsable. Por cierto, la ministra de Transportes, aun siendo cuota del PSC, tampoco les hace caso. Vamos, que ni el Gobierno ni sus cuotas, que se venden antes a la poltrona que a los separatistas, parecen escucharles. ¿De qué les ha servido apoyar a este Gobierno? Y lo del Partido Socialista ya es insultante, se atreve a presentar una enmienda de modificación para decir: continuar con los trabajos iniciados. Pero, escúchenme, ¿qué trabajos han iniciado para convertir los aparcamientos en seguros? Ninguno.

Dicho lo anterior, vaya por delante que vamos a apoyar su PNL, porque los transportistas merecen realizar sus labores con la mayor seguridad y tranquilidad, y en dicho sentido hemos presentado una enmienda —entendiendo que la portavoz del partido proponente no la va a aceptar porque ya han alcanzado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 20

una transaccional con el Partido Socialista— en la que añadíamos el nivel de protección. Exigíamos que el nivel de protección para estos aparcamientos seguros fuera el máximo previsto en la Comisión Europea. Entiendo que realmente no les interesa la seguridad de transportistas, porque entonces no lo presentarían como PNL y aceptarían nuestra enmienda, sino que presionarían directamente al Gobierno exigiendo el máximo nivel de protección establecido por la Unión Europea.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Para defender sus enmiendas, tiene la palabra el señor Lorite del Grupo Parlamentario Popular.

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

Señorías, cuando hablamos de aparcamiento seguro y protegido hablamos sin lugar a dudas de cumplir los estándares europeos en las áreas de descanso, suficientes y dimensionadas, pero hablamos también del derecho al descanso de los conductores, de una mejora en ese descanso, de las mejoras en las condiciones de trabajo, de asegurar la mercancía y de la seguridad vial.

El sector del transporte es un sector considerado esencial, y lo demostró claramente en la pandemia, en pleno confinamiento, cuando garantizó el abastecimiento de todas las personas que estábamos confinadas. Sin embargo, este Gobierno se ha caracterizado por la ausencia en lo relativo a los intereses del sector del transporte, abandonándolos en plena pandemia en sus necesidades más básicas y también ignorándolos cuando el sector del transporte necesitaba dialogar con el Gobierno; únicamente accedieron al diálogo cuando ya se había convocado un paro nacional del transporte. También hay otros ejemplos de abandono del sector del transporte por parte del Gobierno, por ejemplo cuando sucedió la tormenta Filomena o cuando estaban los camiones retenidos en la frontera del Reino Unido. En definitiva, este asunto de los aparcamientos seguros y protegidos es otro caso más de abandono del Gobierno de España con respecto al sector del transporte, como el que estamos, por cierto, viviendo ante las subidas de los precios de los carburantes. El sector del transporte está trabajando casi a pérdidas y, sin embargo, el Gobierno de España es incapaz de hacer una reducción fiscal como es debido.

En definitiva, el Gobierno ni está ni se le espera para hacer sus labores, para llevar a cabo una inversión suficiente para acometer esas áreas de descanso, esos aparcamientos seguros tanto para los trabajadores y los conductores como para las propias mercancías. Y eso a pesar de haber llegado a un acuerdo con el Comité Nacional del Transporte por Carretera, a través del cual iban a invertir fondos europeos para desarrollar esas áreas de descanso, y de que el Gobierno se comprometió a establecer ayudas específicas para el sector del transporte para habilitar esos espacios e incluso a realizar un plan para que determinados aparcamientos destinados a la vialidad invernal se convirtieran en aparcamientos seguros. Sin embargo, no se está cumpliendo con lo que marcan los estándares europeos que, entre otras cosas y según la decisión de la Comisión Europea del pasado 7 de abril, establece que debe haber una de estas áreas en una distancia máxima de cien kilómetros con respecto a la siguiente. Sin embargo, en España seguimos acumulando ese déficit en materia de aparcamiento seguro, de aparcamiento protegido para el sector del transporte.

Señorías, hay que cumplir con la normativa europea, hay que cumplir con los estándares europeos y hay que invertir. Por tanto, nosotros instamos al Gobierno, precisamente, a que en su agenda de gestión y en su agenda presupuestaria exista un compromiso claro y definido en cuanto a acometer esta necesaria red de aparcamientos seguros, esta red de áreas de descanso que facilite al sector del transporte su labor.

Muchas gracias.

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

A continuación, también para la defensa de las enmiendas presentadas, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista la señora López.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Muchísimas gracias, presidenta.

Buenas tardes, señorías. El sector del transporte por carretera es un sector esencial para nuestro país, así lo consideramos en el Grupo Parlamentario Socialista y así también lo han considerado otros grupos parlamentarios. Por tanto, garantizar su funcionamiento y garantizar su seguridad debe ser prioritario para todos los que estamos aquí representados y para todos aquellos a los que estamos representando; repito, garantizar su funcionamiento y garantizar su seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 21

Hace varias semanas todos los grupos de esta Cámara pudimos garantizar su funcionamiento. Pudimos hacerlo votando a favor de medidas tan importantes como las ayudas directas por camión o un descuento directo en la gasolina. Lamentablemente, volvimos a encontrarnos con que los grupos VOX y Popular —que son los grupos que acaban de hablar de abandono e incluso el Grupo VOX acaba de hablar de ridículo—, los grupos que supuestamente dicen defender al sector del transporte, cuando tienen que votar aquí a favor para beneficiar al sector de transporte, no lo hacen. Los grupos Popular y VOX votaron en contra de estas medidas, votaron en contra de los intereses de los camioneros, y pusieron en riesgo el funcionamiento del sector. Afortunadamente para el sector, el Grupo Socialista pudo aprobar estas medidas que benefician y beneficiarán a los camioneros.

Esta PNL nos habla de garantizar su seguridad y de hacerlo a través de elaborar y presentar un plan para la mejora y construcción de zonas seguras. Señoría de VOX, no tiene los datos bien. En España existen 42 aparcamientos seguros, 33 aparcamientos de vialidad invernal, 58 áreas de servicio en la red de autovías, 39 áreas de servicio en la red de autopistas y 617 áreas de descanso. Esos son los datos correctos. Conociendo estas infraestructuras, en el Grupo Parlamentario Socialista somos conscientes de la importancia de mejorar las condiciones con las que los camioneros prestan sus servicios tanto a nivel de seguridad como a nivel de comodidad, como bien se ha comentado, y por supuesto para cumplir con los requerimientos establecidos por el Parlamento Europeo.

Cabe destacar —sí, señorías de VOX— que la Dirección General de Carreteras ha puesto en marcha un plan estratégico —lo está elaborando ya— para analizar la posibilidad de adaptar las áreas existentes y la creación de nuevas áreas. Dicho plan definirá la ubicación de los centros, sus condiciones de seguridad y la valoración económica de las actuaciones necesarias para su implantación, todo ello conforme a la normativa estatal europea, esa que a ustedes les da tanta grima —sí, señorías—.

En el Grupo Parlamentario Socialista tenemos claro que seguiremos garantizando el funcionamiento y la seguridad de nuestros camioneros y camioneras, del sector del transporte por carretera. Ya lo hicimos, por ejemplo, votando a favor de las medidas que beneficiaban al sector. Lo hicimos y lo seguiremos haciendo, y por ello estamos llegando a un acuerdo con el grupo proponente. Nuestro objetivo es beneficiar al sector, y ahí es donde nos van a encontrar.

Muchísimas gracias.

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

En el trámite de toma de posición, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Martínez.

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

Acabo de escuchar a la portavoz socialista recriminar la actitud de los partidos de la oposición por nuestro sentido de la votación en relación con el mundo del transporte y quisiera decir que, como todos ustedes saben, hace muy pocas semanas España se paralizó como consecuencia de las protestas y las quejas de los transportistas en contra del Gobierno. **(Aplausos.—Un señor diputado: ¡Eso es!).** Me temo, señora portavoz, que a la vista... **(La señora López Zamora pronuncia palabras que no se perciben).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Por favor, no tiene usted el uso de la palabra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Me temo, señora portavoz del Grupo Socialista que, a la vista de la insuficiencia de las medidas —que fue lo que criticamos desde la oposición—, los transportistas van a volver nuevamente a parar, tiempo al tiempo.

En relación con esta buena iniciativa que promueve la seguridad en las zonas de estacionamiento de nuestras infraestructuras viarias y que va en la línea del acuerdo del Parlamento Europeo, masivamente respaldada en el Pleno del día 25 del mes pasado, quiero decir, como han subrayado todos los portavoces, que en España necesitamos más y mejores áreas de descanso, en la línea que viene reclamando los transportistas, con el objetivo de que en las principales vías de alta capacidad y corredores comunitarios se habilite un área de estacionamiento seguro cada cien kilómetros. Conviene señalar que en la Unión Europea existe una norma para aplicar criterios homólogos para catalogar las áreas de estacionamiento seguro y protegido. Por lo tanto, estamos completamente de acuerdo con el punto número 1 de la iniciativa que ha defendido la señora Granollers, para que el Gobierno elabore y presente un plan para la mejora y construcción de nuevas zonas de aparcamiento seguras certificadas para nuestros camioneros. Aprovecho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 22

para recordar que en Asturias se precisa recuperar el tiempo perdido, nada menos que cuatro años, para construir un aparcamiento de emergencia de vehículos en Villallana, concejo de Lena.

El punto número 2 de la iniciativa del Grupo Republicano hace referencia a otra de las grandes preocupaciones de nuestros transportistas, como es el robo en las áreas de descanso, donde existen, entre otros, problemas y conflictos de interpretación de las diferentes normativas, si bien la parte dispositiva de esta iniciativa se refiere al incremento de los canales de relación con Europol para avanzar en el combate contra las mafias que operan en las carreras comunitarias.

En todo caso, la proposición no de ley me parece muy pertinente y le daré mi voto favorable, con más motivo ante el texto transaccional que amplía el contenido original de la iniciativa, aunque hubiese preferido acotar a seis meses la presentación de un plan en el que se contemplen zonas de descanso seguras.

Confiamos, en todo caso, en que el Gobierno sea sensible a esta preocupación que se ha manifestado en esta Comisión y que también manifiestan los sectores de transportistas desde hace mucho tiempo.

Muchas gracias, señora presidenta.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor López-Bas.

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

Señora Granollers, en este día tan extraño de martes que parece el lunes y en esta Comisión, donde parece que hay tanta efervescencia con interrupciones de palabra y disputas entre quien no enmienda frente a quien enmienda, a mí me da un poco de vergüenza decirle que desde Ciudadanos vamos a votar a favor de su propuesta sin hacerle ningún tipo de reproche porque, al fin y al cabo, lo que usted pide realmente —además, transaccionado con el Grupo Socialista y el Grupo Popular— es que el Gobierno cumpla con los compromisos a los que llegó con el sector del transporte, precisamente, para mejorar las infraestructuras de parada y estacionamiento, dotándolas, además, de seguridad en la red viaria estatal. Por tanto, a riesgo de que me lapiden inmisericordemente, sí que le vamos a votar a favor sin hacer más comentarios.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Granollers, ¿desea intervenir simplemente para decir si acepta o no las enmiendas?

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Presidenta, como ya he dicho en mi primera intervención, hemos hecho una transaccional con el Grupo Socialista y el Grupo Popular. Vuelvo a repetir que nos hubiese gustado que apareciera reflejado lo de los seis meses, pero está bien tal y como ha quedado.

Gracias.

— SOBRE MEDIDAS PARA SOLUCIONAR EL DETERIORO PROGRESIVO DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS EN EL NÚCLEO DE CERCANÍAS DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003743).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos al 5.º punto del orden del día: proposición no de ley sobre medidas para solucionar el deterioro progresivo de los servicios ferroviarios en el núcleo de cercanías de Málaga, que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, y también la de la autoenmienda presentada, tiene la palabra la señora España.

La señora **ESPAÑA REINA**: Muchas gracias, presidenta.

Hemos presentado una proposición no de ley para hablar del transporte ferroviario en la provincia de Málaga. Málaga, la Costa del Sol y el Gaudalhorce han sufrido los mayores recortes en todo el país en cuanto al tren de cercanías, sabiendo que son las zonas más rentables de España, muy por encima de Madrid y Barcelona y muchísimo más si lo comparamos con Valencia y Sevilla. Sin embargo, se ha producido un agravio comparativo en cuanto a estas ciudades, donde se están llevando a cabo inversiones importantes, mientras que en la provincia de Málaga, no. Recortes, recortes y recortes del Gobierno de Pedro Sánchez, sin un plan compensatorio, como ocurrió en Valencia, donde se bajó el precio un 35% ante los recortes en cercanías, por lo que no entendemos por qué para el Gobierno somos menos los malagueños que los valencianos o que otros ciudadanos de España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 23

Llevamos un año denunciando todo esto y, al final, anunciaron el restablecimiento del servicio para septiembre del año 2021, habiéndose producido este restablecimiento siete meses después, pero sin inversiones ni mejoras ni rebajas o descuentos en el precio del billete. Además de estos recortes en cercanías, podemos hablar también del AVE Málaga-Madrid, con un recorte de hasta cinco trenes menos al día de los que había antes de la pandemia. Mientras que en todos los sectores se ha recuperado ya la normalidad, Renfe y el Gobierno de España siguen dándole la espalda a Málaga, y ahora, con el AVE. Actualmente, el último tren de Madrid a Málaga sale las siete y media de la tarde, cuando antes había uno a las ocho y media y otro a las nueve y media de la noche; por no hablar del precio, ya que se ha más que duplicado el precio del billete de AVE porque no tenemos ni *low cost* ni ninguna otra alternativa. El AVE está siendo cada vez más caro y más escaso.

Al final, hay una nula inversión del Gobierno Sánchez en Málaga, lo que supone tener trenes abarrotados y días en los que es imposible coger un AVE para Málaga, además de precios disparados. A diferencia de otras ciudades, donde se mejora la frecuencia como, por ejemplo, en Barcelona o Valencia, que tiene el AVLO, el servicio de bajo coste, o Alicante, donde se ofrecen dos frecuencias más, nosotros estamos al comienzo de la temporada estival y, desde luego, estos recortes van en detrimento de la imagen de Málaga como un destino turístico y de negocio. Ahora, se anuncia un tren más desde Madrid y otro más desde Málaga, pero a partir del 15 de julio —15 de julio—, y en ese caso estaremos al 83%. Nosotros lo que pedimos es que se recupere ya el cien por cien, como se ha hecho con otras ciudades.

Pero es que con los trenes que comunican la Serranía de Ronda pasa igual, sufren recortes en la frecuencia. No sabemos nada del corredor europeo central y mediterráneo, y han tenido la oportunidad de darle un impulso con los fondos europeos y no se ha hecho. El baipás para acortar el viaje entre Málaga y Sevilla, que inició el Partido Popular y que al Partido Socialista no le gustaba, ahora se retrasa hasta el año 2023, cuando en este mes deberían de haber terminado los trabajos. Es decir, otra vez volvemos a sufrir los malagueños la nefasta gestión del Gobierno socialista. El Avant Málaga-Granada, que también inició el Partido Popular, donde estaban previstos tres trenes por sentido, el Partido Socialista lo ha dejado ahora en dos; otro recorte más para Málaga y los malagueños.

En cuanto al soterramiento del tren del puerto, cuando el Partido Socialista llegó al Gobierno hace cuatro años se encontró el proyecto hecho, lo único que había que hacer era actualizar los estudios para adaptarlos a la nueva normativa, y cuatro años después no se ha hecho nada. Ante una pregunta de los diputados malagueños del Partido Popular, ahora contestan que el proyecto no es una actuación ni urgente ni relevante.

Y lo más sangrante es el tren a Marbella y Estepona, el tren litoral. La llegada de fondos europeos hubiese sido una ocasión idónea para apostar decididamente por la prolongación del ferrocarril a Marbella o por un nuevo tren de altas prestaciones a Marbella, pero los socialistas se han olvidado del tren litoral y han guardado los estudios que hizo el Partido Popular en el cajón del olvido; de 6 millones de euros para estudios con el Partido Popular a 82 000 euros en los presupuestos del Partido Socialista. Y Marbella es la última gran ciudad española que no tiene conexión ferroviaria.

Por lo tanto, señorías, yo espero que esta PNL sea aprobada porque está claro que ahora hay fondos europeos, hay recursos, pero no hay voluntad política. El Partido Socialista lleva cuatro años en el Gobierno y no se ha movido ni un papel, y ahora no se puede financiar con fondos europeos porque no se han hecho los estudios oportunos.

No solo estamos hablando de transporte ferroviario, es que el resto de inversiones que dependen del Gobierno central están paralizadas. El acceso norte al aeropuerto fue un proyecto que adjudicó el Partido Popular, que el Partido Socialista resolvió y que cuatro años después seguimos igual, con el desdoblamiento hacia Alhaurín de la Torre, que lo va a tener que hacer la Junta de Andalucía ante la dejadez del Gobierno de Sánchez. Los Baños del Carmen, parados; los espigones de nuestro litoral, parados. Si la recaudación está en máximos históricos, nos preguntamos dónde está el dinero de los impuestos de los malagueños. Esa es la diferencia entre uno y otro partido. En Andalucía, ahí está el metro a punto de finalizar y el tercer hospital, que era el gran fiasco del Partido Socialista, el Puerto Seco de Antequera o el desdoblamiento de Alhaurín.

Por lo tanto, nosotros entendemos que el Gobierno de Sánchez no está invirtiendo en la provincia de Málaga como los malagueños se merecen. Por eso, hemos conseguido llegar con mucho esfuerzo —y termino presidenta— a una transaccional con Ciudadanos, con el Partido Socialista y con la autoenmienda del Partido Popular para impulsar mejoras tanto en el cercanías como en la Serranía de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 24

Ronda, en el AVE a Madrid, en el baipás del tren a Sevilla, en el corredor europeo, así como realizar los estudios para determinar la viabilidad del tren litoral.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para defender las enmiendas presentadas, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor López-Bas.

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

Nosotros, en cualquier caso, íbamos a apoyar esta PNL. Por ello, quiero mostrar mi agradecimiento a la señora España y al Grupo Popular por asumir la posibilidad de incorporar nuestra enmienda; una enmienda que, además —fíjense, señorías, se lo dice alguien que viene de la Comunidad Valenciana—, precisamente, tenía la intención de borrar del texto de la PNL la referencia a que el plan de medidas que se solicita para el núcleo de cercanías de Málaga fuera igual o similar al del núcleo de Valencia, y les digo por qué. Porque el famoso Plan de medidas anunciado por el ministerio para el núcleo de Valencia es —permítanme la expresión— un camelo, así de simple. Ese plan lo único que ofrece realmente es un descuento del 35% en tarifas recurrentes, y nada más. Solo es eso lo que ofrece. Es la constatación de que esa línea, como tantas otras de cercanías, no funciona bien, y se descuenta precio en las tarifas simplemente porque se acepta que el sistema no funciona, que el sistema no va a funcionar y que se pone en marcha una medida que se denomina simplemente como compensatoria, pero no de solución. Las demás medidas que tiene ese plan para el núcleo de Valencia son de tipo informativo, como el Plan Centinela, pero son básicamente para ver cómo funciona, o realmente cómo no funciona, algo que no se arregla y no se tiene voluntad de arreglar, y nada más.

Es más, desde Ciudadanos hemos pedido la comparecencia en esta Comisión del actual coordinador de cercanías en la Comunidad Valenciana, que es un cargo que existe, don Juan Carlos Fulgencio, a quien podríamos apodarar *el Misterioso*, a fin de que nos aclare cuál es su función como tal coordinador de cercanías, porque él mismo ha negado, pese a que así consta literalmente su nombramiento por el anterior ministro, el señor Ábalos, tener esas funciones de coordinar. Tenemos un coordinador que no coordina, que tampoco hace planes y que no aparece en ningún lugar donde se hable o se trate de cercanías en la Comunidad Valenciana, pero ahí está. Al igual que ahí está un plan que ha sido anunciado por la ministra como una bicoca, pero que de bicoca realmente no tiene nada porque no contiene ni una sola medida correctora de las deficiencias que tienen las cercanías del núcleo de Valencia.

En ese sentido iba nuestra enmienda, porque creemos que desgraciadamente el núcleo de Valencia no es algo para presumir, y desde luego no es un modelo para nosotros. Ya nos gustaría que lo fuera, pero desgraciadamente no lo es. Entendemos que lo que Málaga necesita —como lo necesitan todos los núcleos de cercanías que tienen ese tipo de deficiencias en España— es un plan realista que haya analizado la situación concreta de las necesidades a cubrir y, en su caso, las deficiencias que se tienen que paliar. En ese sentido, y sin perjuicio de nuestro voto afirmativo, nuestra enmienda propone simplemente que se haga un estudio y un análisis del núcleo de cercanías de Málaga, como de otros tantos que necesitan de soluciones de una vez por todas realistas y eficaces.

Muchas gracias.

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

También para la defensa de las enmiendas presentadas, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor López Cano tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ CANO**: Muchas gracias.

Señorías del Partido Popular, ustedes son presos de sus propias hipérboles, por no decir mentiras, que no se sostienen. Llevan desde hace casi un año exclamando allá por donde quiera que van que Renfe está desmantelando el servicio de cercanías en Málaga, y de tanto repetirlo hasta ustedes mismos se lo han creído, pero no porque se lo crean ustedes va a ser esto verdad, y no porque lo repitan quinientas veces va a ser esto cierto. Es tan incierto que hasta hemos tenido que hacer una transaccional porque se reconoce que la verdad al final viene, y ya está aquí. Están el cien por cien de los servicios de cercanías repuestos, todos los servicios de Cercanías están ya en funcionamiento, y además con una puntualidad que es la mejor de España. El tren más puntual de España es el cercanías en Málaga con el 97,5%. Es verdad que durante unos meses faltaban maquinistas, se redujeron durante cuatro meses al 75% en las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 25

horas valle, en las de menor demanda, y se mantuvieron al cien por cien en las horas punta. Pero faltaron maquinistas porque ustedes durante siete años no contrataron a ninguno. **(La señora España Reina: Es que llevan cuatro años)**, y había que reponerlos. Pero llegó el COVID e hizo más lenta la formación hasta que se han incorporado, y ya están, tenemos ya el cien por cien de cercanías.

Además, en los Presupuestos Generales del Estado hay 20 millones de euros para mejorar la red de cercanías, para las estaciones, los vehículos y las vías, y ya se están ejecutando obras. No se van a invertir 20 millones de euros si quisiéramos desmantelarlo. Y ya tenemos casi seis mil maquinistas, los que teníamos antes de que llegaran ustedes, porque ahora sí se cree en el servicio público y se apuesta por el servicio público, como hay que hacer. No hay que hacerlo desde la oposición con una proposición no de ley, sino cuando se está gobernando, en los Presupuestos Generales del Estado. Ojalá hicieran ustedes un 1% de lo que dicen que hay que hacer; con que hicieran un 1% sería suficiente, porque cuando ustedes están gestionando lo que hacen es recortar. No es que hagan poco, es que recortan y, al final, tiene que ser un Gobierno progresista el que reponga los servicios públicos. Porque para mejorar los servicios públicos, hay que creer en ellos, no como ustedes, por ejemplo, con 8000 sanitarios menos en la Comunidad andaluza. ¿Eso es creer en los servicios públicos? No creen y, por eso, no van a invertir; nosotros sí.

Acabo, pero no me voy a dejar de referir al tren de la Costa del Sol. Los socialistas estamos de acuerdo en que la Costa del Sol necesita un tren, pero como cojamos el estudio que hizo el Partido Popular, nos quedamos sin el tren, porque un estudio es algo serio, no es un dibujito que se va presentando por toda España, como hizo el señor De la Serna, que se dedicó a ir por toda España presentando estudios que no eran más que dibujos. Ha tenido que llegar un Gobierno progresista para empezar a hacer estudios y ver qué viabilidad tiene el tren de la Costa del Sol, al que —insisto— los socialistas aspiramos, como hemos aspirado siempre, a que ese tren exista. Sin embargo, somos muy conscientes de la dificultad que supone, como ustedes lo son también aunque no lo digan, porque aquello está totalmente construido, pero a ver por dónde pasa ese tren sin que suponga un coste inasumible para cualquier Administración. En eso es en lo que nosotros estamos. Así que con la transaccional que hemos podido presentar y acordar estamos de acuerdo en que se hagan todas las mejoras necesarias que haya que hacer.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Me comenta el letrado que la señora España se podrá posicionar al final del debate de este punto. A continuación, por el Grupo Republicano, tiene la palabra su portavoz.

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

La movilidad sostenible y descarbonizada es uno de los grandes retos que se debe abordar, un cambio de movilidad sostenible al alcance de todos y que comporte un cambio real frente a una emergencia climática. Dicho de otro modo, necesitamos una movilidad de bajo impacto ambiental y de gran cohesión social y territorial. Para ello, estamos de acuerdo que deben impulsarse transformaciones profundas en el modelo de transporte e infraestructuras, pero de todos los territorios, especialmente en los más castigados. Por tanto, el tren juega un papel clave en estas transformaciones y hay que garantizar la conexión ferroviaria en todos los territorios del Estado, aunque no estén en período electoral, porque parece que solo nos importan los que están en período electoral. Para garantizarlo es necesario un servicio digno y en condiciones, y ahora en gran parte del territorio, tenemos un transporte ferroviario más típico del siglo XIX que del siglo XXI. Esto no es a causa de los últimos años, sino de muchísimos años de desinversiones.

Debemos asegurar que el tren vertebré sobre todo a los territorios en riesgo de despoblamiento. A nuestro entender, no es tolerable que, mientras se han invertido millones y millones de euros en líneas de AVE, las cercanías continúen desatendidas. Por poner un ejemplo, en la zona donde yo vivo, y más concretamente en Bellpuig, que está en la demarcación de Lleida, en 2019 se impulsó una plataforma que se llama «Associació de municipis afectats per la línia de ferrocarril R12». Todos los ayuntamientos se adhirieron a este manifiesto, desde Lleida hasta Manresa, pasando por Belllloc, Mollerussa, Golmés, Castellnou, Bellpuig, Anglesola, Tàrraga, Cervera, Sant Guim de Freixenet, Sant Martí Sesgueioles, Calaf, Sant Pere, Aguilar de Segarra y Rajadell. Esta es una línea totalmente abandonada por la Administración, donde se tarda más de tres horas para realizar un trayecto de poco más de una hora en coche.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 26

No hay tiempo suficiente en la intervención para hacer un listado extensivo de todas las necesidades y las vías desatendidas. El tren de cercanías es una apuesta medioambiental. Debemos fomentar el transporte público como piedra angular de las políticas del derecho a la movilidad. Ya termino. Debemos asegurar infraestructuras y un servicio cien por cien público y de calidad para blindar los derechos a las clases populares. En nuestro grupo estamos convencidas de que desarrollar respuestas efectivas al transporte y a una movilidad efectiva y sostenible dará una oportunidad al planeta, contribuyendo, además, al reto demográfico que padece gran parte de las zonas castigadas.

Gracias.

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

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

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

En primer lugar, no quisiera pensar que la pretensión de esta iniciativa es atacar al Govern del Botànic, el cual, en contra del criterio del señor López-Bas, ha demostrado estar haciendo un buen trabajo y su preocupación por la ciudadanía, que podríamos ver reflejado en este acuerdo sobre el que usted no tiene ningún tipo de esperanzas ni expectativas, pero la realidad es que tenemos múltiples ejemplos. Por supuesto, cambiaría mucho el asunto si ustedes tuvieran una fuerza real de Gobierno dentro del País Valencià, cosa que no ocurre, y entendemos que es, como mínimo, cuestionable. En este sentido, tampoco entendemos que el Grupo Popular muy particularmente sea el más legitimado para traer esta iniciativa hoy aquí, ya que tuvieron la posibilidad de llevarla a cabo, pero en ese momento no hicieron nada al respecto; es decir, tampoco quisiéramos pensar que se trata de una actuación más electoralista que cualquier otra cosa o motivación política real, como han comentado otras portavocías.

En segundo lugar, por supuesto que nuestra apuesta como Unidas Podemos pasará por una política de movilidad sostenible, pública y adecuada a los territorios, pero no solo en el País Valencià o en Málaga, sino también en el conjunto del territorio español. Si su preocupación, como ya le han dicho anteriormente, es recuperar los niveles previos a la pandemia, les informo que esto ya ha ocurrido. No obstante, fuimos de los primeros en otras legislaturas también en reivindicar muchos más servicios y horarios; por tanto, seguiremos llevando esa línea siempre. Tanto es así, que es cierto que este Gobierno ha hecho una apuesta presupuestaria por sus cercanías, pero no neguemos que, fruto de su dejadez, privatizaciones y liberalizaciones, que hoy venden como éxitos no siéndolo, no podemos esperar que esas consecuencias presupuestarias tengan un reflejo al menos inmediato.

Sin más, como ya he dicho, por coincidir con el fondo del asunto —como siempre hemos hecho, que no nos movemos de la foto— y, aunque dudamos de su motivación y legitimación a la hora de plantearlo, con la transaccional que se ha llevado a cabo con el Grupo Socialista, apoyaremos esta iniciativa.

Muchísimas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias, señora presidente.

En Málaga se suspenden trenes de cercanías sin previo aviso en líneas que tienen más de 30 000 pasajeros diarios; retrasos y cambios drásticos en los horarios que sufren de forma directa los usuarios; las cancelaciones en muchos casos suponen dos horas de espera entre un vehículo y otro; en días de huelga incluso se han anulado trenes que estaban previstos dentro de los servicios mínimos; se han suspendido entre seis y doce trenes al día por falta de personal e incluso hasta más de veinte.

Los usuarios de cercanías están desamparados. Estos retrasos generan malestar y ansiedad, ya que suponen que llegas tarde al trabajo, a tu centro de estudio o a un examen, a recoger a los niños o a tu cita con el médico. Además, en numerosas ocasiones vemos vagones masificados, mientras Renfe lanza mensajes para que se respeten las medidas de distancia. Hay que señalar que, además, gran parte de la tensión acumulada en los usuarios por las cancelaciones recae en el personal de taquilla, maquinistas o seguridad. Hay retrasos, cancelaciones, máquinas de autoventa averiadas, escaleras mecánicas o ascensores fuera de servicio, y aquí vemos a un Grupo Socialista y a un Grupo Popular entre dimes y diretes. Me ha sorprendido del Grupo Socialista que no haya usado el triángulo comodín para excusarse:

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 27

que no haya hablado de Putin, del COVID o de Franco para justificar la falta de incorporación de maquinistas al servicio ferroviario y la falta de planificación.

Señores comunistas-socialistas, los malagueños pagamos impuestos, y qué menos que les garanticen servicios públicos. Les meten la mano en sus bolsillos vía sablazo fiscal y no les garantizan el transporte público; les dicen que los impuestos son para el Estado del bienestar y aquí el único bienestar que garantizan es el del Gobierno más mastodóntico de la historia. Su fanatismo ideológico-climático demoniza al coche y, frente a ello, ni siquiera garantizan servicios mínimos en el transporte público para que se pueda llegar puntualmente al centro de trabajo, a casa o al centro de estudios. El Gobierno de la ruina debe solucionar el problema de cercanías de Málaga, como debe hacerlo para toda España, porque debe garantizar la movilidad y el transporte público a los españoles. Ya está bien de exprimir a los trabajadores de este país.

Y ya está bien de postureo, Grupo Popular. Porque el Grupo Popular, que viene aquí a señalar al Grupo Socialista, llega a un acuerdo, a una transaccional que, desgraciadamente, sabemos que va a quedar en papel mojado porque es un brindis al sol, solo hay que leerlo. Brindis al sol. Ya está bien de postureo y de ese tono mitinero porque Andalucía no les importa. Porque han gobernado y no resolvieron el problema, pero vienen aquí a hablar del tren litoral. Llevo escuchando el problema del tren litoral más de veinte años. Los andaluces estamos cansados de sus dimes y diretes, de hablar mucho cuando están en la oposición todos ustedes y de hacer poco cuando gobiernan. Así que cada vez más andaluces somos conscientes de sus mentiras y el cambio ya está próximo, muy próximo.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora España, tiene usted la palabra.

La señora **ESPAÑA REINA**: Señora presidenta, nosotros, el Grupo Popular, habíamos aceptado una transaccional con los grupos que habían presentado enmiendas porque intentábamos que los grupos se sumaran a esta iniciativa, sobre todo el Grupo Socialista. Pero, oído el discurso del Grupo Socialista, en el que parece que nosotros aceptamos la transaccional...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Simplemente tiene que decir si las acepta o no, no hace falta explayarse mucho.

La señora **ESPAÑA REINA**: No, no vamos a aceptar la transaccional con el Grupo Socialista. Sí vamos a aceptar una transaccional con el Grupo Ciudadanos, que hemos hecho llegar a la Mesa.

Muchas gracias.

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

— SOBRE LA CONVENIENCIA DE REGULAR LA UTILIZACIÓN DE MEDIOS TELEMÁTICOS EN LAS JUNTAS DE PROPIETARIOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003763).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos al punto número seis, proposición no de ley sobre la conveniencia de regular la utilización de medios telemáticos en las juntas de propietarios, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la señora Bravo. **(Rumores)**.

La señora **BRAVO BARCO**: Perdone, señora presidenta. ¿Puede haber un poco más de silencio?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Esto es lo que llevamos diciendo toda la mañana. Les pido que, por favor, si pueden, hablen fuera o muy bajo.

Muchas gracias.

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

El Grupo Parlamentario Socialista somete a debate una proposición no de ley para instar al Gobierno a analizar la normativa vigente con el objetivo de que las juntas de propietarios puedan celebrarse de forma mixta; es decir, que se contemple, junto a la presencialidad exigida por la actual Ley sobre Propiedad Horizontal, la posibilidad de asistir a las mismas a través de medios telemáticos o electrónicos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 28

Señorías, durante los años 2020 y 2021 experimentamos como seres humanos una situación excepcional como pocas otras se han producido en la historia. Todo el planeta cambió sus hábitos de vida para luchar contra una pandemia global y los sucesivos confinamientos y restricciones de movilidad, que debimos adoptar para salvar vidas, tuvieron efectos económicos y psicológicos devastadores. Pero de todas las experiencias traumáticas se extraen también consecuencias positivas, y una de ellas ha sido la generalización del uso de las nuevas tecnologías para comunicarnos entre nosotros. Las utilizamos en el ámbito personal y en el profesional de una forma tan intensa y prolongada en el tiempo que ya las hemos interiorizado. Una vez superada la pandemia, hemos adaptado nuestros hábitos y consideramos normal lo que antes era una clara excepción. Así, las reuniones de trabajo telemáticas se han convertido en parte de nuestra vida profesional y, sobre todo, las reuniones mixtas, es decir, las reuniones en las que, por una parte, unos convocados acuden presencialmente y, otros, por estar fuera de la ciudad o por cualquier otra circunstancia, lo hacen por vía telemática.

Los poderes públicos debemos adaptarnos a esta nueva realidad y, durante la pandemia, las lógicas restricciones del número de personas que podían reunirse en un local cerrado hicieron inviable la celebración de las juntas de propietarios. Sin embargo, estas debían ser celebradas, pues son la única forma legalmente establecida para que las comunidades de propietarios puedan tomar determinadas decisiones. Por tanto, urgía un cambio en la legislación sobre propiedad horizontal para superar esta contradicción. En este sentido, en esta misma Comisión aprobamos una PNL el 25 de marzo de 2021 y el Gobierno respondió aprobando el artículo 3.2 del Decreto Ley 8/2021, con el que se modificaba la Ley sobre Propiedad Horizontal para abrir la posibilidad de celebrar juntas por videoconferencia o por conferencia telefónica múltiple, precepto que se mantuvo en vigor hasta el día 31 de diciembre de 2021. Superada la pandemia, la regulación jurídica ha vuelto a ser la anterior, exigiéndose que las juntas se celebren de forma presencial, sin más alternativas.

Para el Grupo Socialista ha llegado el momento de, una vez pasada la situación de urgencia, realizar reformas para consolidar la legalidad de la participación de las juntas a través de vías telemáticas, aunque estableciendo, por supuesto, algunas cautelas. Por un lado, pensamos que la regla general debe seguir siendo la asistencia presencial, sin que las juntas telemáticas puedan sustituir totalmente a las presenciales. No existe, además, tal necesidad; lo normal es que, a una reunión de vecinos, que lógicamente se celebra cerca de su domicilio, se acuda de forma presencial, y así se salvaguardaría también de forma más plena la seguridad jurídica sobre las deliberaciones y votaciones que preceden a la toma de decisiones. Pero también es lógico estudiar que se puedan acometer reformas para que un vecino que quiera participar en una junta directamente y no a través de un representante que, por enfermedad o por estar en ese momento fuera del municipio o por cualquier otra circunstancia, no pueda personarse en la misma, sí pueda participar por vía telemática. Esta es una solución que facilitaría la participación directa de todos los vecinos en las juntas donde se van a decidir aspectos relevantes de la vida de su comunidad y, por eso, merece ser estudiada. Dicha regulación, en todo caso, según lo vemos nosotros, debería garantizar la participación y los derechos de todos los propietarios, la identificación de los asistentes, la continuidad de la comunicación, la posibilidad de intervenir en las deliberaciones y la emisión del voto con las debidas garantías, lógicamente.

Todas estas cautelas son imprescindibles y necesarias para salvaguardar el principio de seguridad jurídica, e instamos al Gobierno a que estudie un cambio legal, que no perjudica además a los que no disponen de esos medios telemáticos —que podrán seguir acudiendo de manera presencial a las juntas— y que, sin embargo, puede abrir un cauce de participación en las decisiones que les atañen a determinados propietarios que lo tienen ahora vedado por problemas de movilidad o por no residir en la vivienda de la que son propietarios. Se trata de aprender de lo vivido y extraer consecuencias, de adaptar la legislación a la realidad social existente, pero, sobre todo, se trata de facilitar la participación de los ciudadanos en las decisiones de sus comunidades de vecinos. Este es el objeto de esta proposición no de ley que sometemos a la deliberación de todas sus señorías.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

No se han presentado enmiendas, así que pasamos al trámite de toma de posición. Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Martínez Oblanca tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 29

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

No es la primera vez que tratamos en esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la conveniencia de regular el uso de medios telemáticos en las juntas de propietarios, y es que resulta necesario habilitar la posibilidad de utilizar este tipo de recursos. De hecho, es una insistente solicitud que vienen realizando ya desde hace tiempo los representantes de los administradores de fincas y que choca con un marco legislativo que, en el caso de la Ley sobre Propiedad Horizontal, data de 1960. Señorías, el Consejo de Ministros ha batido récords en la aprobación de reales decretos leyes con motivo de la pandemia y, sin embargo, no encontró hueco para solucionar definitivamente el bloqueo que supuso para las comunidades de propietarios las medidas de confinamiento; inconstitucionales, por cierto.

En todo caso, en la misma línea que ya manifesté en esta Comisión hace unos meses, daré mi voto favorable a esta nueva iniciativa en la que se insta al Gobierno a avanzar en el análisis de la normativa vigente y estudiar la viabilidad de la celebración de juntas de propietarios en las que se puedan utilizar recursos telemáticos y nuevas tecnologías, con las garantías correspondientes, como también ha matizado la portavoz del Grupo Socialista.

Muchas gracias, señora presidenta.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor López-Bas.

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

A nosotros nos parece una proposición no de ley plenamente adecuada y, además, creemos que es acertado, dada la experiencia sobre todo a partir de la pandemia del COVID, actualizar cuestiones como la que se trata en esta proposición no de ley, en concreto en el ámbito del régimen de propiedad horizontal regulado en la Ley sobre Propiedad Horizontal.

Tal y como dice la proposición, se trata de que se lleven a cabo las modificaciones legales necesarias para que se puedan celebrar reuniones en las que haya participantes que puedan hacerlo utilizando medios telemáticos electrónicos. Estamos hablando de una modificación de un régimen legal civil que debe, evidentemente, garantizar todas las cuestiones relativas a la identificación, a la continuidad de la comunicación y a los propios derechos de los propietarios regulados en ley, y nos parece que precisamente en el ámbito civil es posible hacerlo y con las suficientes y debidas garantías. De hecho, quienes nos hemos dedicado al ámbito del derecho civil y, además, en el ámbito del derecho inmobiliario y de la regulación de la propiedad horizontal conocemos los muchísimos problemas que supone una junta de propietarios normal, de las actualmente reguladas, no digamos lo que puede suponer introducir nuevas tecnologías; pero es absolutamente necesario, precisamente, en este momento y en un país como España que, además, tiene un gran número de propietarios que no residen habitualmente en esos domicilios, que son segundas residencias, que son de tipo vacacional, con propietarios extranjeros o que no están constantemente en esos domicilios cuando se realizan ese tipo de juntas de propietarios, con los problemas de litigiosidad que ello acarrea.

Creo que es un buen momento o un primer paso para, sobre todo, iniciar una reforma en profundidad de la Ley sobre Propiedad Horizontal en España, hablando de mayorías, hablando de *quorum*, hablando de sistemas y régimen de adopción de acuerdos e, incluso, de su régimen de impugnación en el ámbito civil. Es una iniciativa en la que me consta que los administradores de fincas están trabajando, además, creo que en contacto con el propio ministerio. Por ello, sería interesante que pudiéramos avanzar en el marco de esa modificación de la regulación en materia civil, en la que creo que todos podríamos aportar, fundamentalmente, además, por la experiencia que algunos tenemos en este tipo de materias.

Muchas gracias.

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

A continuación, ¿quiere intervenir el Grupo Republicano? (**Denegaciones**).

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

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

Como ya todas sabemos, la pandemia ha afectado a todo tipo de situaciones cotidianas y, sin duda, ha contribuido a acelerar los procesos de digitalización de la sociedad. En ese sentido, durante la pandemia, para hacer frente a las diferentes situaciones provocadas por la COVID, se tomaron una serie

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 30

de medidas en las que el uso de las nuevas tecnologías como instrumento se convirtió en algo más habitual de lo que había sido hasta entonces. En ese sentido, cuando hablamos de las reuniones de las juntas de propietarios, la Ley sobre Propiedad Horizontal no preveía la posibilidad de utilizar medios telemáticos. Se reaccionó de manera inmediata con un real decreto ley, estableciendo una serie de medidas aplicables, en este caso de manera extraordinaria, a las juntas de propietarios para que se pudieran hacer por videoconferencia o por conferencia telefónica múltiple.

Por ello, ya que era una medida temporal y coyuntural y como se ha normalizado la participación, incluso, en las juntas de propietarios con instrumentos telemáticos o no presenciales, vemos perfecta esta proposición no de ley y la vamos a apoyar, siempre que, por supuesto —y creo que así será— se garanticen la participación y los derechos de los propietarios y de las propietarias.

Muchas gracias.

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

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

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

Como ya se ha comentado aquí, el 25 de marzo de 2021 ya debatimos esta proposición no de ley, pero en aquella ocasión presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Estuvimos todos de acuerdo, la aprobamos y fue el propio Gobierno de España quien decidió ponerle como fecha de caducidad el 31 de diciembre. Lo que se pedía y lo que piden ahora ustedes es modificar la Ley sobre Propiedad Horizontal para que esta medida sea definitiva. Y, claro, qué duda cabe, esta ley es de 1960; es como decía aquella zarzuela del siglo XIX: Hoy las ciencias adelantan que es una barbaridad. Además, la coyuntura de la pandemia, desde luego, ha acelerado la digitalización en todos los ámbitos.

Pero es que antes de aquel fatídico 8 de marzo, en el que se ocultó información a los españoles y ya había eclosionado la pandemia, pero nos lanzaron para acudir a la manifestación —no se fuera a estropear el aquelarre feminista en el que se peleaban la señora Montero y la señora Calvo—, los administradores de fincas estaban pidiendo la posibilidad de dar validez a las juntas telemáticas.

Tengan ustedes en cuenta que el 80 % de los españoles viven en régimen de propiedad horizontal y las juntas de propietarios gestionan unos recursos que llegan a representar el 4 % de nuestro producto interior bruto. La agilidad es clave en la toma de decisiones de las juntas de propietarios para la rehabilitación, para ganar en eficiencia energética y para beneficio de toda la comunidad, como mejorar la accesibilidad para mayores, personas con discapacidad, con problemas de movilidad o carritos de los niños. Hay motivos de extrema urgencia como, por ejemplo, la presencia de okupas y mafias de okupación en las comunidades de vecinos, algo que desgraciadamente es cada vez más frecuente. Por ello, los vecinos tienen que poder reunirse de manera inmediata y tomar decisiones consensuadas que van a afectar en el presupuesto de la comunidad y se tienen que proteger ante la indolencia de los poderes públicos, que protegen más al okupa que a los propios vecinos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Son ellos quienes se tienen que defender y celebrar estas juntas, por lo que, si lo pudieran hacer de manera telemática, qué duda cabe de que aportaría muchísima agilidad.

Solicitan en el *petitum* analizar la normativa vigente en materia de propiedad horizontal. Bien, esto es lo que lo que ya pedía la PNL que aprobamos aquí hace más de un año, pero que el Gobierno, por el artículo 33, decidió aplicar con fecha de caducidad, como ya he comentado antes. Así pues, estamos a favor de poder celebrar las juntas de propietarios de manera telemática.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Popular, señora Zurita, tiene usted la palabra.

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

Muy buenas tardes a todos. Vamos a votar a favor de esta proposición no de ley por ser algo obvio y que en el Grupo Parlamentario Popular consideramos imprescindible por dos cosas. La primera, porque hay que adaptarse a los tiempos que corren, y resulta absolutamente fuera de lugar que las juntas telemáticas de propietarios no tengan validez cuando nos estamos moviendo en un mundo absolutamente globalizado y digitalizado. La segunda, porque en el contexto en que pretendemos movernos —y digo pretendemos porque todavía no nos estamos moviendo en esa cultura de la rehabilitación eficiente de las edificaciones y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 31

del gasto que tenemos que hacer de los fondos europeos— es absolutamente imprescindible tomar decisiones de forma ágil, no solo las administraciones, sino las comunidades de propietarios.

Recordemos —ya lo ha dicho mi compañera Cristina— que el 80 % de la ciudadanía española vive en edificios sujetos a un régimen de propiedad horizontal y que el 4 % de nuestro PIB, unos 40 000 millones de euros, se genera en torno a las comunidades de propietarios, y eso es importante. Recordemos el debate del Pleno pasado, donde contemplábamos el proyecto de ley del Gobierno con medidas para reformar la Ley sobre Propiedad Horizontal que mejoraban los cuellos de botella que impedían el gasto de las comunidades de propietarios y el gasto de las familias, pero no metimos esta reforma, que era también imprescindible. Recordemos también que a principios del año pasado se aprobó casi por unanimidad en esta Comisión la propuesta del Grupo Popular acerca de la validez de las juntas telemáticas, que inmediatamente el Gobierno recogió en un real decreto ley de medidas urgentes, pero, no sabemos por qué, aparte de convertirlo en un trámite engorroso le puso fecha de caducidad, el 31 de diciembre de 2021, cuando esto era algo que debería haber venido para quedarse.

Nuestro grupo parlamentario considera que debería haber sido una de las acciones prioritarias del Gobierno frente a la crisis sanitaria originada por el COVID. Además, hay que ver que se trata de algo de sentido común, porque medidas parecidas se han recogido para otro tipo de agrupaciones empresariales, pero en el caso de las comunidades de propietarios no y no sabemos por qué. Tampoco entendemos por qué cuesta tanto hacer esto. Por eso, apoyaremos la PNL del Grupo Socialista y, además, nos comprometemos a que si el Gobierno no hace esta modificación legislativa en el plazo de un mes, la presentará el Grupo Parlamentario Popular como una proposición de ley.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos.—Una señora diputada: ¡Muy bien!)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Vamos a interrumpir cinco minutos para que estemos todos y votar. **(Pausa).**

VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Votaciones de las proposiciones no de ley. Vamos a empezar por la número 1. Proposición no de ley relativa a incluir la perspectiva de género en los desarrollos de planificación urbanística, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 5; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, queda aprobada.

Proposición no de ley número 2, relativa a establecer las líneas estratégicas del ferrocarril en España y las actuaciones necesarias para desarrollarlas, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se vota la transaccional presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 1; abstenciones, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 3, relativa a que se ejecute el proyecto original de la variante de Torrellano en la Red de Cercanías C1 Alicante-Murcia, presentada por el Grupo Parlamentario Plural. Se va a votar en los términos de la transaccional presentada, de la que disponen todos ustedes.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 4, relativa a mejorar la seguridad en las zonas de estacionamiento, presentada por el Grupo Republicano. Se va a votar en los términos de la transaccional presentada.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 673

17 de mayo de 2022

Pág. 32

Proposición no de ley número 5, sobre medidas para solucionar el deterioro progresivo de los servicios ferroviarios en el núcleo de Cercanías de Málaga. Se va a proceder a la votación de la transaccional, de cuyo texto ya deben disponer ustedes.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; abstenciones, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 6, y última, sobre la conveniencia de regular la utilización de medios telemáticos en las juntas de propietarios, presentada por el Grupo Socialista. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchísimas gracias.

Era la una y treinta y cinco minutos de la tarde.