



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2023

XIV LEGISLATURA

Núm. 861

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 39

celebrada el martes 7 de marzo de 2023

Página

ORDEN DEL DÍA:

Decaída del orden del día:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la implantación de servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia y cercanías en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/003993) 2
- Proposiciones no de ley:
- Relativa a impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003286) 2
- Sobre la ejecución del Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid 2018-2025. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/004496) 9
- Relativa a fomentar el uso del transporte público. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/004616) 14
- Relativa a impulsar la creación de un registro de sentencias firmes de impagos de rentas de alquiler. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/004620) 20

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 2

| | |
|--|----|
| — Relativa a la paralización de la privatización de torres aeroportuarias. Presentada por los grupos parlamentarios Euskal Herria Bildu y Republicano. (Número de expediente 161/004868) | 23 |
| — De reprobación de la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/004869) | 29 |
| — Sobre medidas para incentivar el acceso a la vivienda de los jóvenes. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/004871) | 32 |
| — Sobre una solución integral a la trama ferroviaria de la ciudad de Irún. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/004578) | 37 |
| Votaciones | 41 |

Se abre la sesión a las nueve y treinta y cinco minutos de la mañana.

DECAÍDA DEL ORDEN DEL DÍA:

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA IMPLANTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS DE MEDIA DISTANCIA Y CERCANÍAS EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN. (Número de expediente 161/003993).**

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

En primer término, como todos ustedes saben —y si no lo saben se lo comunico—, se ha dado traslado a esta Presidencia por parte del Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común de la retirada del orden del día de la PNL presentada por él mismo. Dado que supone una alteración del orden del día de hoy, se solicita de los miembros de la Comisión su asentimiento para su exclusión formal del mismo. Doy por hecho que no habrá ningún inconveniente en esta alteración. **(Asentimiento)**. Perfecto.

En segundo término, quería comentarles también que hay tres enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Teruel Existe que han sido presentadas fuera de plazo, dos de ellas con más de una hora y dieciocho minutos y la otra con más de una hora y treinta y seis minutos. Se trata de tres enmiendas presentadas, respectivamente, a dos proposiciones no de ley presentadas por el Grupo Socialista y a la 161/4871 del Grupo Popular. Les tengo que decir que los plazos se ponen por algo. Los plazos se ponen para que esta Comisión pueda trabajar, para dar margen a que los distintos grupos puedan presentar enmiendas y poder trabajarlas y estudiarlas. En esta Comisión, solamente una vez se dio este caso, en la última sesión; se presentó una enmienda fuera de plazo, pero lo fue por dos o tres minutos. Es verdad que esta vez lo ha sido por más tiempo. Yo les ruego, por favor, a todos los grupos que presentemos las enmiendas en los plazos, básicamente por dos razones: para que el personal de la Cámara pueda trabajar en su horario y para que también los grupos puedan trabajar sobre ellas. Dicho esto, la Presidencia quiere trasladar la cuestión, porque es necesario la unanimidad de la Comisión para admitirlas. Si hay algún inconveniente por parte de algún grupo sobre alguna de las tres enmiendas no se admitirían, pero si no lo hay se admitirían como enmiendas *in voce* —me da traslado el letrado—. ¿Algún inconveniente? ¿Se admiten? **(Asentimiento)**. Se admitirían entonces las tres enmiendas que están aquí.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003286).**

El señor **PRESIDENTE**: Recuerdo a todos los portavoces que cada proponente tendrá seis minutos para la defensa de la proposición no de ley, cuatro minutos los grupos que hayan presentado alguna enmienda y dos minutos y medio el resto de los grupos que deseen fijar posición. Por favor, antes de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 3

comenzar, ruego que los grupos que quieran intervenir nos trasladen quién será el portavoz de cada grupo y de cada PNL, quién las va a defender, porque no tenemos esa información.

Empezamos con la proposición no de ley 1.^a, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril. Para su defensa, tiene la palabra doña Begonia Nasarre.

La señora **NASARRE OLIVA**: Gracias, presidente.

El Grupo Parlamentario Socialista presenta una proposición no de ley para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril, un impulso que consideramos necesario e imprescindible para la coyuntura actual y el momento que estamos viviendo, tanto geoestratégica como geopolíticamente. Geoestratégicamente por nuestra posición geográfica, por los objetivos comunes europeos, por el impulso de las cadenas logísticas; y geopolíticamente, por nuestras capacidades, por las infraestructuras con las que contamos y que tenemos que actualizar, y para la mejora de nuestra competitividad, producción e impulso de la industria y sus diferentes sectores. Para el Gobierno de España, Gobierno liderado por Pedro Sánchez, esa es la hoja de ruta fundamental para un buen desarrollo geoestratégico y geopolítico, para una mejor implantación nacional. Piensa en global y actúa en local, esa la premisa; por ello, se han desarrollado numerosas inversiones, y el principal eje en este momento de esas inversiones debe ser el ferrocarril, un transporte sostenible, una adaptación que necesitamos de ancho de vías por todo el territorio, de infraestructuras, un transporte sostenible y eficiente, clave para el desarrollo de nuestra plataforma logística intercontinental. La logística, señorías, es la base de un buen funcionamiento de la economía. En España está en crecimiento y, por ello, debemos desarrollarla con la importancia que tiene. Su impulso es clave también en la digitalización de las terminales logísticas, en la intermodalidad, en la eficiencia energética, en su actualización y en mejorar esas infraestructuras, ya que son las principales necesidades y retos a los que nos estamos enfrentando, junto a una mayor rentabilidad y competitividad para nuestras empresas. Es un sector potencial, con una fuerte inversión por parte del Gobierno de España, 16 000 millones de euros para el corredor atlántico, con un plan director de conexiones, con una hoja de ruta, como comentaba antes, por parte del Gobierno de España, con un plan director en conexiones en Europa en un momento importante debido a los fondos europeos, y en el que un buen desarrollo de esos fondos europeos será un buen desarrollo para el futuro de nuestro país, un buen desarrollo logístico para toda la Península, no solo el corredor atlántico, sino también el corredor mediterráneo, con fuertes inversiones. El Gobierno de España, señorías, está concienciado plenamente de la importancia económica y estratégica del transporte ferroviario en la actividad logística de España.

En el Grupo Parlamentario Socialista solicitamos su apoyo para el impulso del sector, para avanzar y para alcanzar todo el potencial y ser referentes europeos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Juan Carlos Segura Just.

El señor **SEGURA JUST**: Tenemos una PNL del Grupo Socialista para el fomento del transporte ferroviario de mercancías que no deja de ser un nuevo brindis al sol. El Grupo Socialista tiene la facultad de presentar estas PNL vacuas, vacías de contenido, y yo creo que es más que nada para entretener al personal, para que en la Comisión estemos distraídos y hagamos este tipo de cosas, pero bueno, evidentemente, lo que propone es una PNL sobre algo obvio, es como si nosotros presentásemos aquí una PNL sobre el consumo de agua mineral, evidentemente todos los grupos tendrían que estar de acuerdo, y todo el mundo está de acuerdo en que hay que potenciar el transporte de mercancías a nivel ferroviario.

En el plan presupuestario del Gobierno de España hay una partida, Mercancías 30, que destina 8442 millones de euros para infraestructuras; de esta cantidad, tan solo destinan 60 millones de euros a operaciones ferroviarias, una partida muy pequeña; y de estos 60 millones de euros, solamente una parte ínfima es para cargadores y operadores modales. Con lo cual, el transporte ferroviario brilla por su ausencia en la partida presupuestaria. Esto es típico del Grupo Socialista que, como he dicho antes, presentan PNL —las palabras son gratis—, pero poner dinero, ni un duro, que es lo que cuesta. Luego, en esta PNL nos meten la Agenda 2030 hasta en la sopa. Nos hablan aquí de la entelequia, de Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, y hace una especie de sopicaldo de Agenda 2030, cuando la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 4

pregunta que nos formulamos nosotros es qué pasará en el año 2031, cuando se acabe este plazo, qué pasará en 2031. Bueno, nosotros tenemos muy claro que tenemos la Agenda España y luego tenemos la agenda de este año 2023. Con lo cual, por lo menos sabemos lo que pasará en el año 2024; en 2024 lo que pasará es que este Gobierno ya no estará en el poder, con lo cual, esta Cámara legislativa tendrá más capacidad de hacer cosas realmente fructíferas para los españoles.

Abogan por el ahorro en el transporte, pero sus señorías no tienen ningún remordimiento en pagar a señoritas por la noche. **(Rumores)**. Con lo cual, claro, ya estamos aquí en la típica desviación de fondos, que imagino que será a nivel particular. Pero bueno, yo solamente digo a las señorías del Partido Socialista que tengan en cuenta que si han votado en contra de la legalización del cannabis y en contra de la legalización de la prostitución, que las señorías de ese partido se dediquen al consumo de ambas cosas... **(Rumores.—Un señor diputado: ¡Ya está bien!)**. Bueno, en este caso cannabis no, de cocaína, que es una droga más dura...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, no quiero dejar pasar esto.

El señor **SEGURA JUST**: Sí, que me he salido del tema.

El señor **PRESIDENTE**: Déjeme, que tengo yo el uso de la palabra.

Vamos a ver, estamos discutiendo una proposición no de ley. Yo no le voy a permitir que usted calumnie e injurie a otro grupo parlamentario. Lo siento mucho pero no se lo voy a permitir. Le ruego que se ciña a la cuestión, se lo ruego.

El señor **SEGURA JUST**: No voy a seguir por ahí, pero me remitía a hechos constatados.

El señor **PRESIDENTE**: Prosiga usted.

El señor **SEGURA JUST**: Lo que he dicho anteriormente, que yo entiendo que el Grupo Socialista con esta PNL no da puntada sin hilo. Por otro lado, me pregunto por qué tienen esta intención de fomentar tanto el transporte ferroviario de mercancías por ferrocarril en detrimento del transporte por carretera. Pues bueno, esto evidentemente perjudica a los camioneros, al sector del transporte. Yo sé que durante esta legislatura ha habido varias huelgas de camioneros contra el Gobierno, y esta es una forma de castigar a este sector, pues como los camioneros son autónomos, ya han definido al sector como personas de extrema derecha, con lo cual, ahora lo que toca es castigarles potenciando la movilidad en transporte ferroviario para que tengan menos trabajo. O sea, el socialismo quita trabajo a los trabajadores.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Señorías, como todos comprenderán, el transporte ferroviario de mercancías ha de ser potenciado como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales. Si hablamos de transporte ferroviario de mercancías, estamos hablando de seguridad, de la lucha contra el cambio climático y de digitalización. Pero para eso tenemos un objetivo común y compartido, que es aumentar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías en España. Si lo comparamos con el resto de Europa, señorías, saben ustedes que tenemos una cuota modal de participación muy baja, en torno al 4% medido en toneladas-kilómetro, frente a una media europea que se sitúa en más del 17%. Por ello, tenemos un objetivo planteado antes del año 2030, y es llegar a una cuota modal al menos del 10%, medido también en toneladas-kilómetro. Sin embargo, el Gobierno está demostrando no estar a la altura de este objetivo en materia de transporte, sostenibilidad y digitalización. Observamos que la actitud del Gobierno no está siendo diligente y responsable en la implantación de medidas y que, en el caso de que se estén implantando, el ritmo de ejecución es muy escaso. Y eso es precisamente lo que queremos abordar en esta intervención y lo que abordamos en la enmienda que hemos presentado, que las mejoras en materia de infraestructuras ferroviarias y de gestión de la capacidad para conseguir unas terminales intermodales eficientes y el impulso de las autovías ferroviarias han de ser claves en cuanto a la consecución del referido objetivo.

Lo primero que hay que hacer para aumentar la cuota modal del ferrocarril de mercancías es evitar los castigos al transporte ferroviario de mercancías, como los que se han venido produciendo durante el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 5

año 2022, año en el que Renfe Mercancías de una forma unilateral ha revisado las condiciones tarifarias y las ha aumentado, estableciendo incrementos finales netos muy elevados. No hay ningún país en el ámbito europeo en el que se haya adoptado una medida similar. En segundo lugar, la estrategia indicativa ha vuelto a confiar la financiación de las infraestructuras ferroviarias pendientes al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, es decir, a los fondos europeos Next Generation. A pesar de lo anterior, ya saben ustedes, señorías, que el ritmo de ejecución de las inversiones en materia de fondos europeos es absolutamente bajo y ello es responsabilidad exclusiva del Gobierno de España. Pongo ejemplos como el de la ralentización en la ejecución de los corredores ferroviarios de la Red Transeuropea de Transporte, como es el caso del corredor atlántico, del corredor mediterráneo o del ramal central, común a ambos corredores. Un factor estratégico para la logística española y nuestra economía son, señorías, las conexiones ferroportuarias. Por ello, se debería retomar lo impulsado durante el Gobierno anterior del Partido Popular, es decir, la apuesta inversora en la accesibilidad terrestre-portuaria. En último lugar, señorías, las autopistas ferroviarias, a las que he hecho referencia anteriormente, requieren una planificación concreta y una apuesta decidida en materia de inversión. Estamos viendo cómo la autopista ferroviaria de Algeciras-Zaragoza o la de Madrid-Valencia tienen inconvenientes de índole técnica para su puesta en servicio, y eso nos preocupa. O estamos viendo también cómo se excluyen autopistas ferroviarias de Galicia o de Asturias en el mapa de autopistas ferroviarias del documento de la iniciativa Mercancías 30.

Termino, señor presidente. Quiero decirle al Gobierno que debe dejarse de discursos vacíos y dedicarse a dar cumplimiento a medidas conducentes al objetivo de incrementar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Les voy a rogar, por favor, que en esta sesión nos intentemos ceñir todos a los tiempos, porque tenemos Pleno a las tres y vamos justos. También les ruego silencio en la medida de lo posible para que podamos escuchar bien a los intervinientes.

Pasamos a los grupos parlamentarios que van a fijar posición. Por el Grupo Parlamentario Mixto, señor Tomás Guitarte, tiene usted la palabra.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Como se ha aceptado la enmienda a esta PNL, estaría interviniendo como enmendante. No sé si afecta al tiempo, pero en cualquier caso creo que no lo voy a consumir.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted razón, tendrá usted su tiempo.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Quería hacer una primera reflexión, y es que estamos de nuevo ante una PNL que vuelve a reproducir principios que compartimos todos, pero les quiero trasladar que la importancia no es transmitir estos principios, sino realmente acometer y poner en funcionamiento todo esto que vamos aprobando, pues parece que las aprobaciones del Congreso pasan luego al limbo de la inejecución. Nosotros hemos querido incorporar en esta PNL dos puntos: uno específico para que quede constancia de que es necesario incorporar las áreas que tengan potencial de las provincias afectadas por despoblación también a esos ejes de desarrollo industrial y logístico que pueden venir potenciados por el ferrocarril; y, dos, quiero hacer una mención específica a la importancia que tienen tanto los corredores que ya están considerados, el mediterráneo y el atlántico, como a su vez la conexión entre ellos, que también está contemplada en los planes europeos, como el corredor cantábrico-mediterráneo de Valencia a Bilbao por Teruel y Zaragoza. Especialmente en este eje que nos afecta, el cantábrico-mediterráneo en su tramo Zaragoza-Teruel-Valencia, la planificación de los gobiernos anteriores decayó totalmente y llegaron a dejarse caducar. Este tramo Zaragoza-Teruel-Valencia estaba dividido en dos subtramos. En uno de ellos, el Teruel-Valencia, su estudio informativo caducó totalmente y, aunque hemos conseguido recuperarlo, obviamente hay que iniciar de nuevo todo el proceso administrativo. Con lo cual, también quiero hacer una anotación sobre la cantidad de recursos que se pierden por dejar caducar expedientes técnicos que realmente apenas tienen modificación por el transcurso de esos plazos, y hay que volver a repetirlos. Casi parece que sea más una excusa para que el Gobierno tenga capacidad de decisión sobre lo que promueve, lo que prioriza y lo que no. Otro tramo, el de Teruel-Zaragoza, sí se consiguió recuperar y se ha sometido a información pública recientemente.

Parece que en este tramo del corredor cantábrico-mediterráneo, que es una línea de altas prestaciones con doble vía electrificada para uso mixto de mercancías y de pasajeros, aunque se mantiene una actitud en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 6

la que se dice que se quiere hacer, el ministerio tiene más dudas que una apuesta decidida por su desarrollo, porque si no los plazos y los tiempos no serían los que están siendo. Este es un eje demandado tanto por los puertos de Valencia como los de Bilbao o por la factoría Stellantis en Zaragoza. Es decir, es un eje que realmente sí que activaría buena parte del PIB español que se encuentra en este sector geográfico. Para nosotros es imprescindible que se acometa el corredor de altas prestaciones y no solo la mejora de la línea actual, y también es imprescindible que estos corredores ferroviarios se planteen siempre que sea posible con intermodalidad con otros medios de transporte. En nuestro caso en concreto, en Teruel, con el aeropuerto industrial que está a pie de ferrocarril, es la única instalación de las pocas que conocemos que tiene el ferrocarril incluido dentro del aeropuerto y, por tanto, no se comprende cómo, por ejemplo, este aeropuerto tiene limitado el tráfico de mercancías y de carga, cuando podría efectuarse una intermodalidad de aeropuerto, carretera y ferrocarril, probablemente con unas características únicas en la Península. Compartimos que hay que trasladar parte del tráfico de carretera al ferrocarril por muchísimas cosas, entre ellas también por el cambio climático y por la descarbonización, pero también compartimos que ese cambio ha de hacerse dando oportunidades a todos los territorios y no solo priorizando unos ejes, como ha venido siendo habitual. Para nosotros es importante recuperar el ferrocarril tradicional en toda su extensión con toda la red, evitando cierres de líneas, como recientemente pasó con la Tarancón-Cuenca-Utiel-Valencia. Todas esas líneas han de recuperarse, modernizarse, electrificarse y ponerse al servicio de la vertebración y de la movilidad urbana de la España interior. También quiero hablar de una cuestión puramente adicional. Todo esto va muy vinculado con que el aprovechamiento de los recursos de las materias primas deba producirse allá donde se tienen, que la transformación se produzca donde estén las materias primas y que estas infraestructuras logísticas precisamente se aprovechen para comercializar todos estos recursos.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario EH Bildu, señor Iñaki Ruiz de Pinedo, tiene usted la palabra.

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

Estamos de acuerdo con el espíritu de lo que nos plantean, pero solo con el espíritu no vale, hay que poner los medios realmente para que la mercancía pase al ferrocarril y, como dicen ustedes, hay que pensar en general y actuar en local, y no se está funcionando así. Un ejemplo respecto a la incapacidad de medidas prácticas que se están tomando en estos momentos es lo que está ocurriendo con la Y vasca de la alta velocidad, una de las inversiones más altas en obra pública que se están llevando a cabo en el norte de la Península. ¿Qué ocurre? Que nos hemos encontrado con que en los últimos años se ha excluido de los planes de ADIF la mercancía en esta nueva infraestructura en el futuro. Se excluye el transporte de mercancías y en los corredores que están definiéndose por parte del Gobierno, el eje cantábrico excluye precisamente a Álava, a Vitoria, donde está emplazado el principal centro intermodal de transporte de este recorrido. El principal centro intermodal de transporte del País Vasco se encuentra concretamente en Vitoria —lo cual significa que seguiríamos con el nuevo eje que todavía están ustedes defendiendo—, de este centro habría que bajar hasta Miranda y de ahí hacer de nuevo el recorrido Miranda-Vitoria, un recorrido a media ladera que tiene grandes problemas de cargas, que estamos todos los años corrigiendo, con unos recorridos de una media de cuatro horas para recorrer los 65 kilómetros que hay desde el centro intermodal hasta Bilbao, que recordemos que es donde está el puerto, que es donde se practica la intermodalidad, y la aduana de Interior está en Jundiz.

Lo que les propongo es poner las nuevas infraestructuras al servicio de las mercancías, puesto que es compatible. Estoy poniendo esto como un ejemplo práctico de qué es lo que está ocurriendo y por lo que en los próximos años todos estos planes de los que están hablando no van a funcionar en el País Vasco.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El Grupo Parlamentario Vasco no está. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Ignacio López-Bas.

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

Buenos días, señorías. En esta PNL mi grupo va a ser una voz discordante. Hacen ustedes referencia a que están de acuerdo en que hay que apoyar el transporte de mercancías por ferrocarril en España,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 7

pero, curiosamente, creo que si hubiera una reforma del Reglamento que hubiera que hacer tendría que ser la de poner una especie de régimen sancionador en materia de iniciativas políticas, y esto sería un ejercicio abusivo de PNL, porque, claro, debatimos hoy, en marzo de 2023 —y no se lo digo a la portavoz socialista, la señora Nasarre, porque veo que no es firmante y, por tanto, le habrá tocado defenderla—, una proposición no de ley de octubre de 2021 sobre la defensa del sector de transporte de mercancías ferroviario. Ustedes lo hacen diciendo que nos ciñamos a la estructura de movilidad segura, sostenible y conectable, que resulta que fue presentada ya en septiembre de 2020 por el anterior ministro Ábalos, y que además lo hagamos en el marco de la iniciativa Mercancías 30, que fue presentada por el anterior secretario general de Infraestructuras, Sergio Vázquez, en octubre de 2021, el mismo mes que esta PNL. Parece que en ese momento tendría sentido que apoyáramos aquello que se había presentado por su secretario general de Infraestructuras, pero es que el nuevo secretario general de Infraestructuras, el señor Xavier Flores, estuvo aquí el 28 de septiembre de 2022 presentando precisamente esta iniciativa de Mercancías 30 en el Congreso. Ustedes insisten en que instemos al Gobierno a adoptar medidas de impulso al transporte de mercancías ferroviarias, y yo les pregunto: ¿pero no lo está haciendo el Gobierno desde que tiene ese plan y esa iniciativa de Mercancías 30? ¿O es que ustedes nos están diciendo que no lo está haciendo y entonces tenemos que recordarle en marzo de 2023, justo al final de la legislatura —yo creo que incluso le hacen ustedes un flaco favor a su Gobierno desde el Grupo Socialista—, que no está haciendo algo que nos ha presentado incluso aquí, en el Congreso, en esta Comisión? Porque además son los mismos objetivos, y los dicen ustedes en la proposición no de ley: a ver si incrementamos el tráfico modal del 5% hasta un 10% en 2030 para acercarnos al 17% de la Unión Europea posteriormente a esa fecha y que se creen las redes logísticas intermodales y las autopistas ferroviarias, que están todas en ese plan de Mercancías 30 que ya se nos presentó.

Por lo tanto, se lo digo de verdad, de alguna manera nos parece una broma que tengamos que estar ahora recordando de nuevo una iniciativa en la que se supone que ustedes deberían estar ya trabajando desde el Gobierno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL**: *Grazas*, señor presidente.

El BNG está convencido de que hay que apostar por el ferrocarril como modo de movilidad eficaz, eficiente y sostenible —por lo tanto, como el modo de movilidad del futuro— y que también hay que apostar por el ferrocarril para el transporte de mercancías, donde el Estado español lleva un retraso considerable. Pero, claro, aquí estamos ante un ejercicio de mera propaganda política. Ustedes, el Partido Socialista, hacen bueno este dicho de que una cosa es predicar y otra dar trigo, y ya vemos que ustedes son muy buenos en predicar pero no tanto en cumplir con aquello que predicán o con aquello que prometen en relación con el transporte de mercancías, pero no solo en general, sino también en relación con el impulso al transporte público ferroviario, y lo digo desde la experiencia de mi país, de Galiza. De hecho, la mayor parte de las iniciativas que el BNG ha venido registrando en materia de transportes a lo largo de estos últimos años han sido en relación con el ferrocarril, porque tenemos un atraso muy importante en materia ferroviaria en media distancia y en cercanías, de forma que Galicia es prácticamente la única comunidad que no tiene servicio de cercanías ferroviarias en sus áreas metropolitanas, y aún no sabemos por qué, pero creemos que hay que corregir esto de forma inmediata, también en relación con el transporte de mercancías.

Hablaba la portavoz del Partido Socialista de que el Gobierno invierte 16000 millones. Hay que aclarar que son 16000 millones que están pendientes de inversión y que no sabemos aún ni cuándo ni cómo ni dónde se van a invertir, a falta de un plan director que ahora se anuncia para el mes de octubre. Veremos si efectivamente se cumple, teniendo en cuenta que un mes o mes y pico después habrá elecciones y, por lo tanto, con el riesgo más que evidente de que este plan quede una vez más en el cajón. En todo caso, somos conscientes —y ustedes deberían serlo— de que hay un descontento muy importante —se explicitó ayer con la intervención del comisionado del corredor atlántico— en relación con ese retraso de años en general, pero incluso si comparamos el corredor mediterráneo con el corredor atlántico.

Por lo tanto, creemos que es necesario un impulso, pero también corregir los déficits de la iniciativa Mercancías 30, en cuyas previsiones no hay ninguna actuación en Galicia —y eso debe ser corregido de forma inmediata— en relación con el corredor atlántico, e incluso las previsiones para conectar —y finalizar— Vigo con Porto, en Portugal, y de forma inmediata impulsar la salida sur de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 8

Vigo tanto de pasajeros como de mercancías para completar esa red y la relación en este momento privilegiada de Galiza, desde el punto de vista social y económico, con Portugal.

Obrigado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Les recuerdo a los portavoces que este cronómetro no nos permite marcar tiempos por treinta segundos. Por lo tanto, aunque les aparezca a ustedes en rojo, los dos minutos treinta se cumplen cuando se pone la luz naranja, no la luz roja. Lo digo para que ustedes lo tengan en cuenta. Yo intento advertirles. Ni el letrado ni yo hemos sido capaces de saber si se puede poner o no en los dos minutos treinta, así que ponemos tres minutos y cuando llega a los dos minutos treinta intentamos que asuman ustedes el tiempo.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Republicano. Doña Inés Granollers, tiene usted la palabra.

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

La carencia histórica de inversiones en infraestructuras por parte del Estado español nos ha llevado a la constatación de que esta discriminación sistemática impacta negativamente en el conjunto de la economía y que la paralización de inversiones estratégicas, como, por ejemplo, el corredor mediterráneo, se traduce en menos oportunidades económicas. En 1992 se puso en marcha la primera línea de alta velocidad española que unía Madrid con Sevilla, y todavía hoy no se ha terminado la conexión ferroviaria del principal eje económico del Estado, como puede ser el corredor mediterráneo. Este es un diseño ineficiente del sistema ferroviario de alta velocidad que ha provocado que no se haya tenido en cuenta, tal y como ya avisaba Bruselas en 2012, la rentabilidad y la viabilidad económica de los más de 50 000 millones invertidos en AVE.

Consideramos especialmente grave la incapacidad de ejecutar las inversiones presupuestadas por parte de Renfe y ADIF, imprescindibles para hacer frente a la emergencia climática. La movilidad sostenible y descarbonizada es uno de los grandes retos que debemos abordar, un modelo de movilidad sostenible al alcance de todos y que comporta un cambio real frente a la emergencia climática. Tal y como nos aclaran en la exposición de motivos, el mandato de la Unión Europea para el horizonte 2030 es que se consiga un trasvase de la carretera al ferrocarril del 50% en trayectos de más de 300 kilómetros; ahora mismo, el Estado español se encuentra en torno al 5% frente a la media europea, que es del 17%. El corredor mediterráneo continúa siendo la gran infraestructura pendiente. Hemos perdido más de una década y actualmente tenemos solo el 6% de tramos en funcionamiento y el 55 pendiente de definición. Sería una infraestructura que permitiría dar salida al tráfico de mercancías del eje mediterráneo hacia Europa, así como conectar el tráfico de mercancías *dels ports* de Barcelona, Tarragona y València a la red.

Termino. Hay que garantizar la conexión ferroviaria con ancho de vía internacional y el corredor mediterráneo. Por tanto, nos quedan muchas inversiones por realizar. Las más importantes son los *accessos al port de Barcelona i al port de València*, un nuevo corredor en el Camp de Tarragona y cambiar el ancho de líneas convencionales para adecuarlas al transporte de mercancías entre las localidades de Vila-seca, Reus y Constantí, entre Castelló y Tortosa, entre Vilamallá y Portbou y entre Saragossa, Lleida y Sant Vicenç.

Señorías, están en el Gobierno. Sus objetivos y sus acciones sobre el papel quedan muy bien, pero ahora queremos y necesitamos hechos con plazos de inicio reales y —lo más importante— las ejecuciones de las obras terminadas, especialmente la del corredor mediterráneo, que lleva treinta años de retraso.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Roser Maestro, tiene usted la palabra.

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

Señorías, no podríamos estar más de acuerdo con esta proposición del Grupo Socialista. Tanto es así que mi grupo viene defendiéndola ya hace demasiado tiempo, incluso Izquierda Unida antes de que estuviera configurado como lo está el actual Grupo Confederal. Sin duda, se evidencia una vez más la necesidad de apostar por el ferrocarril, en este caso como principal vía de transporte de mercancías, que, como se dice, la realidad es que no alcanza el 4%, quedando muy lejos, como afirma la propia PNL, de la media europea. Se recogen estas pretensiones ambiciosas que ya se han enumerado y a las que, por supuesto, no renunciaremos, pero quisiera recordar que esta apuesta por la movilidad sostenible, por la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 9

vertebración del territorio, por la apuesta de mercancías y, por tanto, por la industria —no lo olvidemos— pasa también por arreglar y dotar líneas convencionales, incluso ver otras posibilidades para esas vías ya existentes. Esto supone —se ha comentado ya— no apostar por el cierre de algunas vías, como puede ser la de Madrid-Cuenca-Valencia, que desde luego se encuentra en una situación bastante vergonzante, y quisiéramos pensar que toda la apuesta de este Gobierno iría en mantener esa línea. Ojalá sea así; desde luego, por parte de mi grupo lo será.

También —y se ha comentado— hay que apostar por las grandes infraestructuras, por las grandes conexiones. Se ha hablado aquí del corredor mediterráneo, se ha hablado del corredor cantábrico como parte de sus ejes; sin embargo, solo ha habido un ponente que ha mencionado la necesaria conexión entre ambos. Para nuestro grupo es fundamental la conexión del corredor cantábrico-mediterráneo y que esta vaya por Sagunto-Teruel-Zaragoza. Es una vergüenza —permítanme que lo diga— que se haya permitido, como comentaba antes el portavoz de Teruel Existe, que caduque el proyecto que, en este caso, recogía el tramo de Sagunto hasta Teruel, y se ha perdido una gran oportunidad. No olvidemos, además, que esto no solo permitiría la viabilidad en zonas menos densamente pobladas a nivel social, sino también a nivel económico. Y tampoco olvidemos —ya se ha anunciado y se está preparando todo— que la instalación de la gigafactoría Volkswagen en Sagunto la tenemos a las puertas y, por lo tanto, resultará fundamental dar también una salida por vía de ferrocarril a toda esa mercancía. Lo recoge la Agenda 2030 y lo recoge el Objetivo 11 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Desde luego, seguiremos apostando en este sentido, como también lo han hecho algunas apuestas que ya se incluyen en la Ley del Sector Ferroviario, que se avance en este sentido. No dejaremos de señalar que siguen siendo imprescindibles todas estas apuestas, que seguiremos apostando por el mantenimiento de la línea Madrid-Cuenca-Valencia y, por supuesto, también por la conexión del corredor cantábrico-mediterráneo Sagunto-Teruel-Zaragoza.

Muchas gracias, señoría. Votaremos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para posicionarse en relación con las tres enmiendas presentadas, la portavoz del Grupo Socialista para esta proposición no de ley no está. Señor Ramos, no sé si usted quiere posicionarse sobre las tres enmiendas que han presentado los distintos grupos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: No lo llevo yo.

El señor **PRESIDENTE**: Ya, pero como del Grupo Socialista no tenemos a nadie, no sé si quieren ustedes...

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Lo estamos estudiando.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Lo están estudiando? Perfecto, pues cuando lo hagan ustedes, cuando tengan alguna posición sobre las enmiendas, les ruego, por favor, que nos lo hagan saber.

Les recuerdo que la votación de las ocho proposiciones no de ley tendrá lugar al final de la sesión, una vez que se hayan debatido todas ellas.

— SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE MEJORA DE LOS SERVICIOS DE CERCANÍAS DE MADRID 2018-2025. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/004496).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 3, ya que la número 2 ha sido pospuesta. Proposición no de ley sobre la ejecución del Plan integral de mejora de los servicios de cercanías de Madrid 2018-2025, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra para su defensa don Antonio González Terol.

El señor **GONZÁLEZ TEROL**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, hace ya cinco años, el 5 de abril de 2018, un gobierno del Partido Popular presentó el Plan integral de mejora de los servicios de cercanías de Madrid a ejecutar en ocho años, del 2018 al 2025. Un plan que nacía de una evaluación del estado de la red, de la opinión de los usuarios y que en 2018 contaba ya con financiación para realizar las actuaciones más urgentes. No se trataba, como se ha dicho en algún medio de comunicación, de un *powerpoint*, sino de más de 170 páginas perfectamente argumentadas y dotadas económicamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 10

¿Por qué era necesario ese plan? Por diversos e importantes motivos. En primer lugar, por el aumento de incidencias en la red. Así, en 2017 estas ya afectaban a más de ocho millones de viajeros; es como si cada uno de los madrileños hubiese sufrido ese año 1,2 incidencias. En segundo lugar, porque en la red de cercanías madrileña predominaban ya hace cinco años tramos con una saturación superior al 50 %. En tercer lugar, por la elevada antigüedad de la red de cercanías de Madrid y de los trenes que por ella circulaban. Así, en 2017, los 277 trenes de cercanías de Madrid tenían veinte años de media, superando el 50 % de ellos los veinticinco años. Por otro lado, la red tenía una antigüedad media de más de diecinueve años, destacando que si en 2010 menos del 25 % de los 361 kilómetros de la red de cercanías de Madrid tenían entre diez y veinte años de antigüedad, en 2017 más del 50 % de la red estaba en ese rango. En cuarto lugar, porque el mayor crecimiento y dinamismo de la Comunidad de Madrid hacía prever la necesidad de aumentar y mejorar las opciones de movilidad que se ofrecían a los madrileños, a lo que se unía el envejecimiento de la población, que hacía necesario aumentar la accesibilidad de las estaciones y de los trenes.

Señorías, hace cinco años un gobierno del Partido Popular ante una necesidad y un problema real actuó. Señorías, hace cinco años un gobierno del PP presentó el Plan integral de mejora de los servicios de cercanías de Madrid, que preveía invertir 5100 millones de euros en la red de cercanías de Madrid e invertir urgentemente 580 millones de euros entre los años 2018 y 2019. Digo preveía porque en 2018, tras la moción de censura, Sánchez llega al poder y con él, los ataques a Madrid y a los madrileños, unos ataques que se concretaban en la reducción sistemática de inversiones en la región que afectaban especialmente a la red de cercanías y en el intento de implantar un infierno fiscal en Madrid por el simple hecho de que la región no estaba gobernada por el bloque Frankenstein de la moción de censura.

No es la primera vez que el PSOE no dice la verdad y deja tirados a los madrileños en materia de inversiones y de cercanías, puesto que en mayo de 2009 el Gobierno de Rodríguez Zapatero presentó el Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Madrid, un plan que preveía inversiones también por valor de 5000 millones de euros a desarrollar de 2009 a 2015; sin embargo, a finales de 2011 solo se había aprobado unos estudios y no se había licitado obra alguna. En 2018 de nuevo la historia se repite y Sánchez entierra el Plan de Cercanías de Madrid propuesto por el Partido Popular. Para no extenderme, porque podría pasarme horas y horas, señorías, les expondré solo algunos ejemplos que demuestran la falta de compromiso del Gobierno nacional con la mejora de la red de cercanías madrileña.

En primer lugar, cuando se cumplen cinco años de vigencia del plan de infraestructuras de cercanías de Madrid, solo se ha ejecutado el 10 %, fundamentalmente por obras y medidas puestas en marcha por el PP. No se han ejecutado los 580 millones de euros del Plan de Acción Urgente de Cercanías 2018-2020, lo cual, como luego explicaré, ha tenido terribles consecuencias. La comisión de seguimiento del plan solamente se ha reunido en una ocasión desde 2018 —y vean una enmienda del Partido Socialista que se niega a que se reúna urgentemente—. En 2022 el Gobierno del PSOE y Podemos invirtió 390 millones de euros en las cercanías de Cataluña, es decir, 287 euros por habitante, mientras que en las cercanías madrileñas se invertían solamente 76 millones de euros, 170 euros por habitante; cinco veces más inversión en Cataluña que en Madrid. Y en 2023 invertirá 717 millones de euros en la red de cercanías de Cataluña, 1748 euros por habitante, frente a 73,6 millones en la red de Madrid, 81 euros por habitante; es decir, nueve veces más de inversión en Cataluña que en Madrid. ¿Qué pasa, que hay que tener carné del PSC para conseguir mediar en estas intervenciones? El PSOE, a través de los presupuestos generales del Estado para 2023, solo va a invertir un 1,54 % del Plan de Cercanías en Madrid.

Además de los datos, hay otras actuaciones que les retratan, señorías del Grupo Socialista, del Grupo Unidas Podemos y de Más País, y es que sus compañeros en la Asamblea de Madrid votan sistemáticamente en contra de aquellas iniciativas que solicitan al Gobierno cumplir sus compromisos y mejorar de una vez ese Plan integral de mejora de los servicios de cercanías de Madrid. Así, votaron en contra de una PNL que solicitaba crear una nueva estación en Parla y ampliar la línea C-4, ejecutando los 1,6 millones de euros en los que estaban valoradas las actuaciones urgentes en esta línea. Votaron en contra de que dicha estación contase con una salida de emergencia, que ya estaba presupuestada en 2018. Han votado en contra de la construcción de una nueva estación en La Tenería, en Pinto, y de mejorar la accesibilidad de las estaciones de Ciempozuelos y Fuenlabrada, por poner algunos ejemplos, y han admitido por escrito que no invertirán nada en el tramo de la línea C-5, que afecta a Alcorcón, además de no concretar cuándo se ejecutarán ni si tienen presupuesto asignado una serie de mejoras en esa línea, que ya estaban incluidas en el Plan de Cercanías 2018-2025 y que todavía no han visto la luz. Y, sumado a todo esto, tenemos las persistentes averías en la línea C-3, que llega a Aranjuez,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 11

Ciempozuelos, Valdemoro, Pinto, Getafe y Villaverde, y en la línea C-4a, a Alcobendas. La falta de accesibilidad también en la estación de Móstoles-El Soto, cuyo pasadizo es el pasaje del terror; además de problemas como que un vecino de Ciempozuelos que va en silla de ruedas, para ir a Atocha tiene que coger el tren en dirección Aranjuez para ir otra vez hasta Atocha. Señorías, una serie de ejemplos que escenifican perfectamente que es necesaria esa intervención urgente, la reunión urgente de la comisión de seguimiento y, por tanto, ejecutar inmediatamente el Plan integral de mejora de los servicios de cercanías de Madrid 2018-2025 propuesto por el Gobierno del Partido Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra doña Gema López Somoza.

La señora **LÓPEZ SOMOZA**: Muchas gracias, presidente.

Señorías del Partido Popular, la verdad es que son ustedes bastante previsibles, tengo que decirlo. No me ha sorprendido nada la presentación de esta proposición no de ley, como tampoco me ha sorprendido la intervención que han hecho para defenderla. Y es que hace ya unas semanas que la señora Ayuso, en su afán de defender todo lo público, todos los servicios públicos y a todos sus empleados públicos, esta vez la tomó con las cercanías de Madrid. ¿Por qué? Porque ustedes tienen dos objetivos principalmente. Por un lado, como decía, atacar todo lo público y todos los servicios públicos y, por otro —como ha dejado claro el portavoz que la ha defendido—, atacar al Gobierno de Pedro Sánchez. Y todo esto porque así no se habla de la pésima gestión de la señora Ayuso en la Comunidad de Madrid, de su nula gestión, porque la señora Ayuso tiene el honor de ser la peor presidenta que ha tenido la Comunidad de Madrid, y eso fíjese que no tenía nada fácil poder superarlo. (**Una señora diputada: ¡Sí, hombre, sí!**)

Pero hablemos de las cercanías de Madrid. Como decía, hace unos días la señora Ayuso mandó al consejero de Transportes e Infraestructuras, al señor Pérez García, al Ministerio de Transportes porque estaba muy preocupada por la situación de las cercanías de Madrid. El señor Pérez, el consejero de Ayuso, pedía 2000 millones de euros para arreglar las deficiencias de los últimos años del servicio de cercanías, pero la ministra ya le explicó al señor consejero que no debía preocuparse porque no se han invertido 2000 millones, sino que se han movilizado más de 4000 millones de euros del total de los 6500 presupuestados y aprobados. La ministra le dejó claro que desde que llegamos al Gobierno en 2018 nos pusimos a trabajar porque nuestro punto de partida era de cero. Sí, señor González Terol, tan solo había un *powerpoint* que dejó el Gobierno del señor Mariano Rajoy, no había proyectos. Por supuesto, había 0 euros de inversión para las cercanías de la Comunidad de Madrid. Así que, señorías, ¿qué hizo el Gobierno de Pedro Sánchez cuando llegó en 2018? Se puso manos a la obra, se puso a planificar, a priorizar, a definir, a hacer proyectos, a ejecutarlos y, por supuesto, a asegurar las inversiones. Señorías, se han ejecutado y finalizado inversiones por valor de más de 1000 millones de euros para mejorar el servicio; se han comprado 217 trenes para mejorar las cercanías; se ha puesto en servicio la renovación del túnel Chamartín-Recoletos-Atocha; se han remodelado las vías de la estación de Chamartín en cabecera sur, junto con las obras de renovación del túnel de Recoletos; se ha mejorado, por ejemplo, la accesibilidad de la estación de Vicálvaro, una estación que presta servicios en las líneas C-2 y C-7 de la Red de Cercanías de Madrid; se ha puesto en servicio el túnel de conexión peatonal entre las estaciones de Sol y Gran Vía y se han finalizado las obras de renovación integral del túnel de Getafe. Y esto es solo por poner algunos ejemplos, que, sumado a todo lo anterior, supone más del 60% de ejecución del Plan de Cercanías de Madrid.

Señorías del Partido Popular, entiendo que, dado que la fecha de la PNL es de septiembre del año pasado, no han podido actualizar los datos de ejecución reales o las inversiones realizadas, porque no quiero ser malpensada. Y como nuestro único objetivo y nuestro único fin es el de proteger y potenciar todos los servicios públicos, presentamos esta enmienda en aras de seguir trabajando por todos los y las madrileñas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a la fijación de posición. Por el Grupo Parlamentario Mixto, don Isidro Martínez Oblanca, tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 12

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

Siguiendo con un orden del día en el que priman los asuntos relativos a la política ferroviaria, en esta proposición no de ley del Grupo Popular se plantean una serie de medidas que atañen a las cercanías de la Comunidad de Madrid, pero que podría ser extrapolable a otras comunidades autónomas, a tenor del abandono de este servicio público. Baste recordar el grotesco episodio de trenes que no pasan por los túneles en la red ferroviaria de ancho métrico de Asturias y Cantabria.

En relación con Madrid, se ha conocido recientemente un dato inquietante relacionado con la gran cantidad de averías que en lo que va de año se están produciendo en esta red ferroviaria, aunque el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana no lo reconoce. ¿Y por qué no lo reconoce? Porque así no se atiende a la solicitud del Gobierno de la señora Ayuso, que, con datos en la mano y ante el cúmulo de averías, demoras y aglomeraciones, ha reclamado un plan de choque de 2000 millones de euros para corregir las incidencias de una red fundamental para la movilidad ciudadana por la que se desplazan diariamente cientos de miles de viajeros. Este es el fondo del asunto, que desvela el desinterés del ministerio por atender el correcto mantenimiento y corregir los episodios de caos de la red de cercanías de Madrid, lo que ya está provocando movilizaciones ciudadanas, singularmente en las ciudades del sur de la comunidad. También la pasada semana, en el Pleno del Ayuntamiento de la capital de España, se abordó este asunto y, curiosamente, todos los grupos municipales, salvo el Socialista, expresaron su apoyo al total cumplimiento y con la máxima urgencia del Plan de Cercanías de Madrid. Por lo tanto, hay un problema importante y está bien traída la iniciativa que ha defendido el señor González Terol, que ya data del mes de septiembre, como se acaba de recordar, y que pone su acento en las grandes dificultades del ministerio para ejecutar los presupuestos en materia de infraestructuras. Algo sabemos de esto los asturianos, que lo sufrimos año tras año.

Asimismo, me parece pertinente la convocatoria urgente de la comisión de seguimiento del Plan integral de mejora de los servicios de Cercanías de Madrid 2018-2025, porque es necesario evitar una situación de ineficiencia ministerial que aboca hacia una resolución por vía judicial, lo que nos llevaría —por expresarlo en términos ferroviarios— a una vía muerta, cuando estamos hablando de un servicio público que es básico para la sociedad y para la economía.

Finalmente, en el tercer punto de esta iniciativa se reclama también al ministerio un esfuerzo para asegurar la accesibilidad, lo que es muy pertinente, y basta ver las grandes dificultades que las personas con movilidad reducida tienen en diferentes estaciones de la línea C-5, que en el caso de La Serna de Fuenlabrada es una misión imposible.

Muchas gracias, señor presidente. Votaré a favor de esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Yo le diría al señor González Terol que, evidentemente, esta proposición no de ley podría ser, como ha dicho el señor Martínez Oblanca, absolutamente extensiva a la totalidad de España, porque creo que si hay un problema en materia de movilidad y en materia de movilidad ferroviaria en España, desde luego es con el tema de las cercanías. De hecho, mi grupo, en colaboración con otros grupos —a los que además se lo agradezco—, solicitamos precisamente por la situación que había acaecido en Madrid en los últimos meses, pero también en la Comunidad Valenciana y por el último episodio en Asturias y en Cantabria con los trenes y los túneles la comparecencia de la ministra, algo que ha rechazado y nos va a dejar sin darnos esas explicaciones, intentando solventarlo con una serie de ceses de personas de segunda línea.

Evidentemente, ese es un problema principal en España, y se está dando prácticamente en la totalidad, en los doce núcleos más el núcleo de ancho métrico que hay en España de cercanías. Yo le diría al Partido Popular que avanzara en este tema y propusiera, como pasa en Cataluña, la cesión de la gestión de las cercanías en la Comunidad de Madrid, algo que puede hacer perfectamente y que le puede funcionar para dar un mejor servicio a la Comunidad de Madrid. Indudablemente, es un problema absolutamente compartido en toda España, sobre el que el Gobierno debería estar dando información, datos y explicaciones, sobre todo, respecto de qué ha pasado con ese famoso plan o iniciativa Cercanías 25, que se supone iba a sustituir, en el caso de Madrid, a ese Plan integral de mejora de los servicios de cercanías 2018-2025, que, por si tienen curiosidad, parece ser que ha sido implícitamente derogado, porque ha desaparecido incluso hasta de la web de ADIF.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 13

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-En Común Podem-Galicia en Común, tiene la palabra doña Roser Maestro Moliner.

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

Señorías, parece que el Partido Popular nos trae una proposición no sé si de trámite preelectoral o sencillamente está buscando lavar la imagen de la mala gestión que la presidenta de la Comunidad de Madrid ha desarrollado de un tiempo a esta parte, pero no solo ella, y me parece importante recordar algunas cuestiones. Por supuesto que este Gobierno de coalición está llevando a cabo un plan de recuperación y mejora del servicio público ferroviario, con inversiones, eso sí, que deberían haberse ejecutado hace más de una década para mantener la calidad del servicio, en este caso de cercanías en Madrid. A pesar de las soflamas que se han podido verter aquí y en otras ocasiones, lo cierto es que el sistema público de cercanías de Madrid, tanto en lo que respecta a la infraestructura ferroviaria, gestionada por ADIF, como en lo que hace referencia al parque móvil de Renfe, ha sufrido años de abandono y falta de inversión durante los gobiernos de Mariano Rajoy, por lo que resulta un poco sorprendente que hoy vengan aquí abanderando todo lo que están abanderando en esta proposición, ya que no es ni lo que han cumplido tradicionalmente ni lo que están cumpliendo en aquellos lugares donde sí están gestionando. Esto puede servir para tapar determinadas manifestaciones o malas gestiones que se están desarrollando por parte de su Gobierno autonómico, pero la realidad es que quiero pensar que aquí están engañando a poca gente.

Es preciso, por supuesto, ejecutar las inversiones que amplíen conexiones y la intermodalidad por las que, al menos este grupo parlamentario, siempre ha apostado, así como por mejorar la calidad del servicio público, por supuesto que sí, algo que desde luego no solo apoyaríamos en Madrid, sino en todo el territorio español, al que también, insisto, hemos venido defendiendo. Por tanto, bienvenidos a esta reivindicación, pero no traten de traernos ningún tipo de campaña preelectoral a esta sala para, sobre todo, camuflar esa mala gestión autonómica que pueden llevar a cabo.

A pesar de que compartimos que puedan existir determinados puntos por los que debemos seguir luchando y reivindicando, como siempre ha hecho este grupo, no podemos apoyarles, sobre todo por la esencia de esta proposición, por su contenido y por las pretensiones del Grupo Popular.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Onofre Miralles Martín.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, queridos compañeros diputados y funcionarios de la casa.

Se trae a debate una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular extraordinariamente expuesta por el compañero González Terol, en la que se viene a instar la ejecución de manera inmediata del Plan integral de mejora de los servicios de cercanías de Madrid 2018-2025, convocar urgentemente la comisión de seguimiento del Plan integral de mejora de los servicios de cercanías de Madrid 2018-2025, así como asegurar la accesibilidad total estación-tren en todas las paradas de cercanías de Madrid. Esta PNL se publicó el 11 de octubre y, por casualidades del destino, el grupo parlamentario que sustenta mayoritariamente al Gobierno, que se ha erigido en el grupo parlamentario de la movilidad *urbi et orbi*, se encuentra en una disyuntiva compleja, ya que inmediatamente después vamos a hablar de esa movilidad *urbi et orbi*. Por tanto, si son el partido de la movilidad *urbi et orbi*, tienen la grave contradicción de qué hacer con esta PNL. El destino los ha llevado a una encrucijada un tanto compleja.

Dicho lo anterior, se trata de un plan ambicioso, lo fue en su día y lo es a día de hoy, un plan que, como casi todos, atiende a la demanda de los usuarios, como ha dicho el compañero González Terol, si bien tengo que hacerle una pequeña advertencia con respecto a la dotación económica que en su día pudiera existir respecto a este plan, cual es que existe la figura de la reserva de gasto plurianual, que parece ser que no se llevó a cabo, ya que si se hubiera llevado a cabo de forma eficaz el gasto habría estado comprometido durante las anualidades del plan, magnífico plan.

Es un plan que se produce, como casi todos los planes, señora de Podemos, en periodo preelectoral —todos, no el PSOE y el Partido Popular, también VOX está en periodo preelectoral, al igual que Podemos—, como así pasó en 2018, que fue periodo preelectoral de 2019, cuando se prometió el oro y el moro, y como en aquel momento no se hizo aquella reserva de gasto plurianual, hubo un cambio de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 14

Gobierno y, en ese cambio, nos encontramos con que no se cumple este plan. Un plan que, como casi todos los planes, no se cumple por quien lo redacta, como digo, ni tampoco por el Gobierno que es alternativa, en este caso del Partido Socialista.

En definitiva, es un plan grandilocuente —termino, señor presidente—, incumplido casi desde su origen y que, en conclusión, sufren de manera diaria los usuarios, que en su mayor parte son trabajadores —y ahora vendrá la proposición del Grupo Socialista— y que, desgraciadamente, llegan tarde a sus puestos de trabajo como consecuencia de que no está debidamente cumplimentado el plan y el servicio de cercanías no funciona de la forma debida.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para posicionarse sobre la enmienda presentada, don Antonio González Terol.

El señor **GONZÁLEZ TEROL**: Presidente, rechazamos la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Se votará en los términos presentados.

— RELATIVA A FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/004616).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 4.º, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a fomentar el uso del transporte público.

Para su defensa, tiene la palabra doña Susana Ros Martínez.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: *Gràcies, senyor president. Bon dia, senyories.*

El objetivo de esta proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista tiene por objeto seguir contribuyendo y fomentando el uso del transporte público: avanzar, ampliar y mejorar. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

El pasado 15 de septiembre, el Pleno del Congreso articulaba la gratuidad temporal de los servicios de cercanías, *rodalies* y media distancia convencional para usuarios recurrentes o habituales, en el marco del Plan nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania. Simultáneamente, también el Gobierno destinó una partida económica adicional de más de 220 millones de euros para que los municipios pudieran reducir los precios de los abonos de autobuses, metros y tranvías. Tras el éxito y los buenos resultados registrados desde que se implementó esta medida, el pasado 27 de diciembre el Consejo de Ministros y ministras acordó prorrogar un año esa gratuidad de los títulos multiviajes de Renfe para los servicios de cercanías, *rodalies* y media distancia, así como en los abonos de autobuses, metros y tranvías.

Señorías, estas medidas han resultado extraordinariamente positivas para la economía de los usuarios porque están ayudando a combatir la subida de los precios y facilitan una movilidad sostenible. Hemos conseguido aumentar el fomento del transporte público, y eso es bueno, porque nos permite reducir nuestra dependencia energética en un contexto complejo, al igual que nos permite reducir la emisión de gases de efecto invernadero y reducir, por lo tanto, nuestra huella de carbono. Igualmente, estamos consiguiendo que muchos ciudadanos y ciudadanas cambien de hábitos en lo que se refiere a su movilidad cotidiana. Pero uno de los mejores efectos de esta medida es ayudar: suponer ayudar a las familias, supone ayudar a la clase media y trabajadora, supone ayudar a la mayoría social de este país, y significa hacer política útil, política de la de verdad, dando respuestas eficaces a la ciudadanía. Y si podemos hacer más, debemos intentarlo, y esto es lo que busca esta iniciativa.

No podemos obviar que en aquellas provincias y municipios en los que las conexiones e infraestructuras no son tan diversas como en las grandes capitales todavía existen dificultades para acceder al uso del transporte público como alternativa al vehículo particular. Es por ello que se hace necesario explorar otras medidas para mitigar esa desigualdad y facilitar a esos ciudadanos y ciudadanas el uso del transporte público. Los horarios vigentes en determinadas conexiones entre ciudades y municipios en ciertos lugares del ámbito nacional impiden en muchas ocasiones que trabajadores y trabajadoras puedan hacer uso del transporte público y tengan que recurrir al vehículo particular, por una diferencia escasa de horarios de quince o treinta minutos. El Real decreto ley 6/2019, de medidas urgentes para la garantía de la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y la ocupación, modificó un apartado del Estatuto de los Trabajadores —el artículo 34.8—, haciendo que cualquier empleado en España tenga

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 15

derecho a la adaptación de su jornada laboral y a solicitar flexibilidad horaria, cambio de turno o incluso teletrabajo sin tener que reducir sus horas de trabajo ni salario. Decía textualmente: se podrá pedir la adaptación horaria siempre que se aleguen necesidades que la justifiquen. Es por ello que, en aras de poder seguir ampliando las oportunidades a las que se refiere el real decreto y bajo el concepto de necesidades, como puede ser el uso del transporte público frente al vehículo privado por los beneficios sociales, económicos y medioambientales, solicitamos en esta proposición no de ley impulsar medidas para que en los centros de trabajo, tanto públicos como privados, pueda haber una adaptación y flexibilización de los horarios de las empleadas y empleados que soliciten para sus desplazamientos el uso del transporte público, estudiar la posibilidad de prorrogar las actuales medidas u otras nuevas que incentiven el uso del transporte público colectivo en aras del fomento de ese transporte público, del medio ambiente y de una movilidad sostenible, y también impulsar medidas para que se incentive, en la medida de lo posible y de acuerdo con los comités de personal, en caso de que no sea gratuito, para que aquellos trabajadores y trabajadoras que tienen la posibilidad utilicen en sus desplazamientos el transporte público.

Señorías, sobre las enmiendas presentadas por el Partido Popular, Teruel Existe y Esquerra Republicana, esperamos poder llegar a acuerdos en aras de que esta iniciativa contemple y amplíe todas las iniciativas presentadas, por eso haremos llegar a la Mesa las enmiendas aceptadas y los acuerdos que hayamos adoptado.

Muchas gracias.

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

A continuación, intervienen los diferentes grupos parlamentarios en defensa de las enmiendas presentadas. Quiero anunciar que han presentado enmiendas el Grupo Parlamentario Republicano y el Grupo Parlamentario Popular; el Grupo Parlamentario Ciudadanos la retira, y también presenta enmienda el Grupo Parlamentario Mixto, señor Tomás Guitarte.

Comenzamos por el Grupo Parlamentario Republicano. Tiene la palabra doña Inés Granollers.

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

Esquerra Republicana es un grupo históricamente municipalista, por tanto, somos muy concededores de las problemáticas existentes en los territorios en materia de transporte público. Por ese motivo, estamos convencidos que desarrollar respuestas efectivas al transporte y a una movilidad efectiva y sostenible da una oportunidad a la descarbonización y también al reto demográfico que padecen gran parte de las zonas rurales.

El fomento del transporte público es un reto que debemos abordar, y celebramos desde el primer día las medidas que se pusieron en el real decreto ley, como la gratuidad del transporte ferroviario. Celebramos también que, después de la insistencia de nuestro grupo, incluyeran en las ayudas el transporte en autobús para no agravar más las diferencias entre las zonas donde se reside. El pasado 2 de marzo de 2022 se publicó en el BOE el Real Decreto Ley 3/2022, donde se permitía la revisión de los precios de los contratos públicos de obras debido a la excepcionalidad de la subida de precios. Sorprendentemente, esta posibilidad de revisión de contratos no incluía otros contratos públicos, como pueden ser los de la prestación del servicio del transporte escolar. Ante esta diferencia inexplicable, que pone en riesgo un servicio público tan esencial como el transporte escolar, así como a las empresas que lo prestan, el 14 de diciembre de 2022, en la última sesión celebrada de esta Comisión, presentamos una proposición no de ley, la 161/4640, que fue aprobada por mayoría absoluta, y, pese al voto favorable de los partidos de Gobierno, todavía hoy no se ha hecho nada.

El transporte escolar ahora mismo está agonizando, y es necesario el informe favorable de la junta consultiva. Nos sorprende también que después de leer la exposición de motivos se inste a impulsar medidas para que las empresas den facilidades horarias. Da la sensación de que desconocen totalmente la realidad de las zonas rurales, porque, normalmente, en las zonas que los horarios o los transportes públicos no son adecuados, no lo son en ningún caso. Por poner un ejemplo, el servicio ferroviario de cercanías y de trenes regionales en Cataluña, que saben que padece un deterioro estructural fruto de décadas de desinversión, presenta una gran cantidad de incidencias, retrasos y cancelaciones de trenes que afectan diariamente a la red. Como consecuencia de ello, se degrada la calidad del servicio, no hay posibilidad de ajustes horarios y no sabes a qué hora llegará tu transporte. De hecho, hemos pedido en innumerables ocasiones revisión de horarios, no solo para asistir a los centros de trabajo, sino para aproximar los centros educativos a las personas jóvenes, que ahora deciden sus estudios en función

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 16

de los horarios o las posibilidades de transporte. ¿Acaso vamos a pedir también a los centros educativos que modifiquen sus horarios?

Nosotros pensamos que esta medida debe ser, en todo caso, transitoria, y así lo hemos expuesto en la enmienda que presentamos a su PNL. En los demás puntos de la PNL estamos de acuerdo, por tanto, si aceptan nuestra enmienda, les daremos nuestro voto favorable.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Sol Cruz-Guzmán.

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

Señorías, para fomentar el uso del transporte colectivo la mejor medida es exigir rigurosidad y excelencia, para que sea una opción viable y sin sorpresas. La verdad es que si no fuera por las trágicas consecuencias de la ineficaz gestión de Sánchez al frente de Renfe y de ADIF, esta propuesta que trae el Grupo Socialista sería, por lo menos, irónica.

Este Gobierno ha conseguido desprestigiar ambas entidades cuando estaban posicionadas como referentes de buena gestión y buen servicio. La falta de personal y su práctica desaparición en cabina, la disminución de tareas de mantenimiento, las continuas averías o los fallos en la aplicación informática son incidentes que mandan al vagón de cola el liderazgo empresarial que habían conseguido, fruto del esfuerzo de cientos de trabajadores durante años. Y los trenes que no caben por los túneles han dado la puntilla a su imagen y reputación, un escándalo que ha traspasado nuestras fronteras —el tren de la vergüenza, lo denominaba la prensa alemana—, un garrafal error que hará que el nuevo material rodante no llegue a nuestras vías hasta 2026 y que se intenta silenciar con el gratis total que pagaremos todos los españoles; así soluciona el Gobierno de Sánchez sus problemas, a golpe de nuestro talonario, pero estoy convencida que los asturianos no se dejarán ni callar ni comprar.

A esta mala gestión se le suma la falta de frecuencias que aún no se han restablecido tras la pandemia y que han entorpecido el uso del tren para los desplazamientos hacia el lugar del trabajo o de estudio, y lo más preocupante: los constantes retrasos. El pasado 9 de febrero hubo un caos en el cercanías de Madrid, creo que todos recordamos las imágenes; en Fitur, miles de pasajeros llegaron con horas de retraso, y hace tan solo una semana y pocos días el AVE entre Madrid y Sevilla acumulaba más de dos horas de retraso: a las 2 de la madrugada conseguí llegar a casa, después de más de cinco horas en el tren. Pero también en Castilla-La Mancha o en la red de Rodalies de Cataluña sufren esta situación, por no hablar del tren extremeño; en Galicia, la plataforma de usuarios exige un plan contra los retrasos, y en Ciudad Real, lo que supuso una oportunidad con el AVE se ha convertido en un verdadero tormento. La gestión del Gobierno de Sánchez ha causado un daño gravísimo en el servicio ferroviario de Ciudad Real y Puertollano con Madrid, cuya plataforma de afectados es ninguneada por Sánchez. Entren en Internet y podrán ver las colas interminables o buceen en Twitter y comprueben el malestar de los usuarios. Si de verdad queremos fomentar el transporte colectivo habrá que plantear nuevas líneas y estudiar nuevos horarios. Son muchas las localidades —como Pilas o Carmona, en Sevilla— que solicitan el estudio y conexión con la red de cercanías, pero poca la intención de este Gobierno en ampliarla, y ahí es donde tenemos que poner el foco.

Por todas estas razones, proponemos desarrollar un plan de choque urgente que minimice estas incidencias y mejore su resolución, así como la restauración del cien por cien de las frecuencias perdidas. Si se le pide flexibilidad a las empresas, nuestro grupo le pide excelencia al transporte colectivo.

Con respecto a los abonos gratuitos, ya hemos visto cómo la falta de control ha provocado una falta de oferta, al mismo tiempo que los trenes van en muchas ocasiones medio vacíos. Ha sido un regalo envenenado.

Con relación a la bonificación del 50% en el transporte colectivo urbano e interurbano, se propone un grupo de trabajo que analice la eficiencia y sostenibilidad de estas medidas que propone Sánchez, pero que al final cofinancian ayuntamientos y comunidades, así como la necesidad de agilizar los pagos del Gobierno central a los regionales, que son los que están adelantando el pago de los mismos.

Por último, pero no menos importante, queremos acordarnos de todos aquellos usuarios que no pueden utilizar el transporte público porque nuestras estaciones no son accesibles. Hemos registrado una PNL en este sentido e incluimos esta enmienda para el estudio y mejora de la accesibilidad de nuestro sistema ferroviario. Desde aquí mi agradecimiento a Francisco, que desde Marchena nos dio la voz de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 17

alerta sobre esta situación que vive él y otros muchos usuarios con movilidad reducida a los que se le impide el uso del tren en nuestro país.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Tomás Guitarte.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Buenos días de nuevo.

Por nuestra parte, lamentamos que esta proposición no de ley no haya tenido en cuenta suficientemente la necesidad de transporte público en las áreas afectadas por despoblación o de baja densidad de población. Valoramos el efecto que ha tenido la aplicación de los descuentos, que ha incrementado los usuarios de manera sustancial, sobre todo en los ferrocarriles de cercanías y apenas en media distancia, y también la valoración que se ha hecho de su extensión hacia los servicios en autobús. Sin embargo, tenemos que insistir en un olvido injustificado: es necesario e imprescindible que los transportes públicos permitan también mejorar la movilidad de la ciudadanía en las áreas despobladas, y nos gustaría que esta PNL recogiera esa idea que traducimos en nuestra enmienda. Consiste en promover medidas que adapten el transporte público de las áreas afectadas por la despoblación, restituyendo las paradas de las líneas de autobús, modernizando los servicios de ferrocarril y, también para dar servicio a estas provincias, impulsando modelos eficientes desde la parada de estos servicios de larga distancia hacia los trabajos o los domicilios. Es decir, implantando lo que se conoce como el servicio de transporte a demanda.

El Estado y las comunidades autónomas no pueden dejar a su suerte la movilidad en las áreas despobladas. Un transporte público modernizado en las provincias con baja densidad de población, ajustado a los modelos de demanda de estas pequeñas ciudades, es la herramienta para conseguir que la ciudadanía pueda desarrollar sus actividades para conseguir la vitalidad de estos territorios. Nosotros conocemos casos muy frecuentes de personas que manifiestan estas carencias día a día; cartas que salen en los periódicos de provincias pero cuyo mensaje no llega hasta aquí. Por ejemplo, es inaceptable que en Teruel, que está solo a 140 kilómetros de Valencia, no haya un servicio que permita ir y volver en la mañana para realizar gestiones o, si ese servicio es por la tarde, no puedas volver desde Valencia más allá de las cinco y media. En ferrocarril, por ejemplo, es imposible ir y venir en el mismo día y disponer de tiempo intermedio para realizar alguna gestión. Otro ejemplo es el que nos transmite una alumna de secundaria cuya familia residía en una localidad de la provincia de Teruel, a escasos 20 kilómetros de un instituto, y que por la inexistencia de transporte público o de transporte escolar que la haya atendido su familia ha tenido que dejar la localidad donde residía para que la niña pudiese continuar sus estudios. Parece imposible, parece increíble, pero es cierto. No todas las personas disponen de vehículo propio ni todas las personas tienen carné de conducir, y esto se convierte en un problema insalvable si se reside en el medio rural o en las provincias despobladas. Cuando hablamos de transporte público y de derecho a la movilidad es necesario incluir a quienes residen en estas áreas, donde son necesarios también abonos que cubran las necesidades que a título individual hacen para cubrir con su transporte privado la inexistencia de transporte público, y esto es mucho más frecuente de lo que parece.

La pérdida, por ejemplo, de paradas de autobús, según la orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ha reducido las rutas en la red estatal de autobuses de largo recorrido de 79 a 22 en toda España y dejará sin servicio, por ejemplo, a 151 municipios aragoneses, lo que supone el 20% de las localidades de la comunidad autónoma. El nuevo mapa concesional solo cubrirá las líneas de las tres capitales de provincia y otros dieciséis municipios, lo que supone un nuevo desprecio al medio rural de la comunidad autónoma y aísla un poco más a los casi 135 000 habitantes de Teruel. Hace unos meses trajimos también a esta Comisión otro caso concreto: el problema de transporte público por ferrocarril de media distancia en la provincia de Huesca, en la línea de Zaragoza-Monzón, que era utilizada por decenas de trabajadores diariamente para un recorrido de 120 kilómetros. Pero el propio desmantelamiento del servicio; la utilización de material rodante envejecido, impropio de 2023, o la pérdida de velocidad, provocan poco a poco la desaparición de este transporte público. Creemos que han de tomarse medidas eficientes y eficaces para la solución de este problema y ha de instaurarse claramente un servicio de transporte a demanda que debe estar contemplado ya entre las opciones del transporte público.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 18

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

Pasamos al turno para fijar posición. El portavoz del Grupo Parlamentario EH Bildu no va a intervenir. Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Comú —salvo que alguien me diga lo contrario— tiene la palabra doña Laura López.

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

Nosotros saludamos gratamente esta proposición no de ley que se presenta en Comisión porque, como todos sabemos, el uso del coche privado es uno de los principales contribuyentes en la emisión de gases contaminantes. Necesitamos, por esta razón, ponernos muy serios en la consecución de los objetivos de la Agenda 2030. Decía el grupo parlamentario negacionista del cambio climático, en una PNL que hemos discutido anteriormente, que nos vamos a encontrar la Agenda 2030 hasta en la sopa. Yo lo que le digo es que si no nos ponemos serios en la reducción de los gases contaminantes, en la consecución de los objetivos de la Agenda 2030, la sopa, con mucha suerte, nos la vamos a comer en 2031 con cuchara de palo.

Es necesaria la mitigación del cambio climático y por eso necesitamos un cambio de modelo productivo, de consumo y también un cambio de modelo de movilidad. Ciertamente, se debe reducir la movilidad en coche individual, porque la aparición del coche eléctrico no lo arregla todo, señorías. Es cierto que tiene menos emisiones, pero lo que es importante es que debemos ser conscientes de que no podemos continuar con el consumo energético actual. Debemos estar pensando en otras maneras de movilidad que sean más sostenibles, que sean más respetuosas con el medio ambiente y con las distintas realidades sociales.

Nosotros, aunque, como ya he comentado, saludamos la iniciativa, pedimos un compromiso concreto, unas acciones concretas, unos objetivos concretos. Sí estamos de acuerdo en esta iniciativa con el enfoque comunitario que tiene; no se hace como otras veces, que se responsabiliza individualmente al ciudadano, sobre todo al que tiene menos recursos, de que es él el responsable de actuar en solitario contra el cambio climático, sino que se añade este enfoque social, integral y que implica a los distintos actores involucrados en la movilidad de la sociedad. Creemos que es muy importante facilitar que se pueda acceder a los puestos de trabajo. Ustedes sabrán que en la rueda de exclusión social, cuando una persona carece de empleo, carece de otros recursos, carece de red social, uno de los principales problemas es poder acceder al puesto de trabajo que tanto le ha costado encontrar, de manera que se alarga esta rueda de la exclusión social y la persona sigue en desempleo. No obstante, no solo se tienen que facilitar los modelos de movilidad colectiva, sino que también debemos fomentar la movilidad peatonal, y no solo porque es bueno para el medio ambiente, sino porque también lo es para nuestros comercios de proximidad y para mejorar la salud pública global.

Creo que se me está acabando el tiempo, señor presidente. Acabo diciendo que para un fomento real del transporte público se necesita una inversión real. Sabemos que este Gobierno ya lo está haciendo en esta legislatura, aunque no es suficiente, y les recordamos a los señores del PP que la rigurosidad y excelencia que reclaman ahora también la tendrían que haber aplicado cuando ellos gobernaban.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Onofre Miralles.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Presidente, una cuestión previa, porque no sé si estamos en el punto 4.º, que es el 3.º, fomento del transporte público.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Estamos en el punto 4.º, proposición no de ley relativa a fomentar el uso del transporte público.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: ¿Y no ha llamado usted a la cuestión a ninguno de los que me han antecedido en el uso de la palabra? Porque la PNL que se trae a debate no tiene absolutamente nada que ver con lo que han contado los señores que me han antecedido en el uso de la palabra.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Le pido, por favor, que haga uso de la palabra y haga la reflexión correspondiente. Los demás grupos han tenido la posibilidad de expresar libremente su opinión. Por lo tanto, por favor, le pido, señor Miralles, que intervenga usted.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 19

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Perfecto. Muchísimas gracias, señor presidente. Me llama la atención la eventualidad que he puesto de manifiesto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Le llama la atención que yo no llame la atención, pero le pido, por favor...

El señor **MIRALLES MARTÍN**: No, no seré yo el que le diga...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Ya lo sé, señor Miralles, sabe que le tengo mucho aprecio.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Pero me gusta llamar la atención sobre lo que hay que llamar la atención.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Dejemos lo de la atención. **(Risas)**.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Hablando de llamar la atención, me llama la atención que en la exposición de motivos se diga que el 15 de septiembre se convalidó en el Pleno el Real Decreto 14/2022, cuando fue el 25 de agosto. Quizá el grupo proponente haya querido desvincular esta PNL de aquel aciago día en el que se aprobó la Ley orgánica de garantía integral de la libertad sexual, conocida como ley del sí es sí, y que hoy viene a debate al Pleno para enmendar la plana. Ya que cada uno aquí habla de lo que quiere, tengo libertad de hacer alusión a ese pequeño matiz, y llamo la atención de ese error de fecha al inicio de la proposición no de ley.

A pesar de que aquí cada uno ha hablado de su libro, yo voy a hablar de lo que va la PNL, que es impulsar medidas en los centros de trabajo, tanto públicos como privados, para hacer una adaptación y flexibilización de los horarios a las empleadas, estudiar la posibilidad de prórroga de las actuales medidas u otras nuevas que incentiven el uso del transporte colectivo, y algo que me parece fascinante, porque se dice impulsar medidas que incentiven, en la medida de lo posible y de acuerdo con los comités de personal, en caso de que no sea gratuito, para que los trabajadores y trabajadoras puedan utilizar el transporte público. ¿Y qué pasa con las empresas que no tienen comité de personal, que son miles?

Decía en el punto anterior, a colación de la PNL del Grupo Parlamentario Popular, que ese plan maravilloso de 2018 era como consecuencia de un periodo preelectoral de 2019, y ahora nos encontramos con el grupo parlamentario proponente, que es el grupo de la movilidad *urbi et orbi* en 2023, movilidad para todos. En el caso de la moción que se trae a debate, bajo una legítima adopción de medidas para facilitar el acceso al transporte público a todos los trabajadores subyace el fin último de la izquierda extrema, que es privar del medio de transporte particular a los usuarios. **(La señora Garrido Gutiérrez: Se le ha acabado el tiempo. Presidente, el tiempo)**.

Y ya que cada uno ha hablado de su libro, yo también voy a pedir, dentro de la movilidad *urbi et orbi*, que se acuerden del corredor mediterráneo, que se acuerden del corredor atlántico, que se acuerden del tren Granada-Motril, que se acuerden del soterramiento del AVE de La Chana, en Granada, y que se acuerden, por ejemplo, también del AVE a Extremadura y de las deficiencias en infraestructuras que tiene la provincia de Jaén, como otros tantos puntos de España.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias. Le he seguido con mucha atención.

Para posicionarse sobre las enmiendas, interviene doña Susana Ros, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: Gracias, señor presidente.

Voy a pasar a la Mesa las enmiendas a las que hemos llegado a acuerdo con los tres grupos que han presentado enmiendas a esta iniciativa.

Muchas gracias. Agradezco ya directamente a los grupos la negociación y su predisposición a poder llegar a acuerdos.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 20

— RELATIVA A IMPULSAR LA CREACIÓN DE UN REGISTRO DE SENTENCIAS FIRMES DE IMPAGOS DE RENTAS DE ALQUILER. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/004620).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Continuamos con el punto 5 del orden del día, proposición no de ley relativa a impulsar la creación de un registro de sentencias firmes de impagos de rentas de alquiler, cuyo autor es el Grupo Parlamentario VOX. Doy la palabra a doña Cristina Esteban Calonje, que interviene en nombre del grupo para la defensa de la proposición no de ley.

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

Hace años que existe el fenómeno de la iniquiocupación. Son personas que firman un contrato de alquiler, presentan una nómina —verdadera o falsa—, pagan el mes de fianza y el mes entrante y, de manera premeditada, dejan de pagar, enredan, juegan con la buena voluntad del propietario y se quedan de media unos tres años disfrutando de una vivienda que no es suya, a menudo subarrendando el bien, ya sea en su totalidad o por habitaciones. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia)**. Mientras tanto, el dueño, tras meses de compasión y clemencia hacia su inquilino, comprende que este no le va a pagar. Entonces, el propietario se las ve y se las desea para reunir el dinero para poder demandar, pagar abogados, procuradores, IBI, comunidad de propietarios, derramas, suministros, a veces hasta hipoteca, y demás gastos de la vivienda que un día de buena fe alquiló y confiaba que le iba a ayudar a complementar su pensión. Todo esto, sin mencionar la angustia de no saber qué día va a poder recuperar su vivienda, las noches sin dormir, la ansiedad y el dinero que va a tener que gastar cuando recupere su vivienda destrozada. Esto, si no pierde hasta la camisa malvendéndola.

Desde el estallido de la pandemia y la promulgación del real decreto que prohibió los desahucios se ha disparado el número de inquilinos que ha dejado de pagar el alquiler, esto es, de iniquiokupas. De esta manera, el tan cacareado escudo social ha recaído sobre los hombros de los ciudadanos, porque la iniquiocupación, señorías, se produce cuando el sistema utiliza al pequeño propietario como escudo social. Son los grandes excluidos de este escudo social, pequeños propietarios con inquilinos que no pagan y siguen ocupando la vivienda con la bendición del decreto antidesahucios. Los dueños de viviendas se ven sin casa, sin ingresos y con la obligación de pagar los impuestos ligados a la vivienda, porque, eso sí, para esto sí que son propietarios. La iniquiocupación es la cara más vulnerable y olvidada del problema de la okupación, vulnerable porque se ceba con los barrios más pobres y, por tanto, sus víctimas son trabajadores que no tienen una oficina gestora para recabar garantías y firmar los contratos y hacerles el *rating* del futuro inquilino.

Estas situaciones de privación de la propiedad privada, que atacan derechos constitucionales, se han permitido olvidando el esfuerzo que supone para muchos propietarios tanto la adquisición como el mantenimiento de estos inmuebles y faltando a la consideración que para muchos españoles tiene la vivienda como forma de ahorro. Según datos del Ministerio del Interior, las cifras de ocupación en España se han disparado un 350 % en la última década, atendiendo al número de casos denunciados por las fuerzas de seguridad, pero la okupación queda fuera de estas métricas, está en tierra de nadie, o, mejor dicho, en tierra de humildes.

Cuando uno va a un gran almacén y quiere comprar a plazos, ya sea una lavadora, un colchón, un móvil o un aparato de aire acondicionado, se le piden una serie de garantías —nómina, recibo domiciliado— y se comprueba que no tiene antecedentes de impagos. Lo mismo ocurre si quiere solicitar una tarjeta de crédito. Esa es la manera que tiene el vendedor del producto, sea un gran almacén, un banco o una agencia de viajes, de protegerse ante posibles impagos. Sin embargo, los propietarios no tienen acceso a una herramienta que les permita conocer los antecedentes arrendaticios de los inquilinos, cuando lo que están poniendo a su disposición es el bien máspreciado y más caro que tienen. Es por esto que instamos al Gobierno a elaborar un decreto que regule la organización y el funcionamiento del registro de sentencias firmes de impagos de rentas del alquiler con el fin de dotar de protección a los propietarios que ponen sus viviendas a disposición para el alquiler.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A esta proposición no de ley no se han presentado enmiendas, así que pasamos a los grupos que intervienen en fijación de posición.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Martínez Oblanca.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 21

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

Tal y como señaló la señora Esteban Calonje en la defensa de esta iniciativa parlamentaria, hay un evidente y creciente fenómeno de lo que se denomina iniquiokupación, por el que hay inquilinos que dejan de pagar el alquiler de una vivienda aprovechando las modificaciones legislativas aprobadas por la vía del real decreto ley durante el primer estado de alarma. En concreto, dos semanas después de declararse la pandemia, hace de ello tres años, se aprobó el Real Decreto Ley 11/2020, por el que se suspendieron los procedimientos de desahucio y los lanzamientos para hogares vulnerables sin alternativa habitacional. Los cambios legislativos posteriores han mantenido esas medidas, a las que se acogen aquellos inquilinos que no pagan el alquiler pero que apelan a su vulnerabilidad para no dejar la vivienda alquilada. A partir de entonces, los arrendatarios no solo dejan de percibir el alquiler, sino que en no pocos casos tienen que cargar con los costes y los gastos de la vivienda. La ley que protege al iniquiokupa deja desguarnecido al arrendador, que la inmensa mayoría de las veces son personas o familias con las economías muy ajustadas, que no responden ni de lejos al perfil de grandes propietarios y a las que también la crisis les impacta. Prueba de que el fenómeno iniquiokupa se extiende lo demuestra la proliferación de empresas y despachos especializados en resolver estos casos, que además de penalizar la economía del arrendatario suelen ser causa de problemas emocionales por los disgustos y quebraderos de cabeza derivados de esta situación.

Señorías, en defensa del Estado de derecho, el asunto de la okupación y la iniquiokupación se ha venido abordando en debates e iniciativas a lo largo de esta XIV Legislatura, pero tanto el Gobierno como sus socios habituales han rechazado con su mayoría de votos los llamamientos a resolver este problema, de ahí que haya afectados y plataformas que hayan acudido al Defensor del Pueblo o a la Unión Europea para exponer una situación injusta.

Hoy volveré a apoyar esta propuesta del Grupo Parlamentario VOX en la que se insta al Gobierno al desarrollo de lo dispuesto en nuestro marco legislativo y concretamente en la Ley de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas, al objeto de crear un registro de sentencias firmes de impagos de rentas de alquiler. A la espera de que los socios del Gobierno de coalición resuelvan sus numerosos líos internos, entre ellos el de la tramitación de la ley de vivienda que, dicho sea de paso, apunta maneras de calamidad, esta propuesta que tratamos esta mañana es una medida que abunda en la protección de los arrendatarios y que se basa en las actuaciones judiciales ya resueltas. En consecuencia, señora presidenta, votaré a favor de esta proposición no de ley.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Tiene la palabra en su representación la señora Pilar Garrido.

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

Nos volvemos a encontrar con una propuesta de VOX que no sabemos muy bien a qué viene si lo miramos desde el punto de vista de la defensa del interés general o de la propia Constitución, del derecho de todos y todas al acceso y al disfrute de una vivienda digna y adecuada. Como digo, desde ese punto de vista, no se entiende, pero quizás sí se entiende desde el punto de vista de que VOX vuelve a defender los intereses de sus verdaderos amos, de sus verdaderos jefes, de esos grandes propietarios, de los Blackstone de turno, y se ponen del lado del más fuerte y dejan de lado al más débil, criminalizan y estigmatizan a la parte débil, que son la mayoría de las personas que en algún momento de la vida alquilan una vivienda. **(El señor Vega Arias: Demagoga)**. Es una barbaridad que a las personas que en algún momento de su vida han tenido un impago de alquiler se les condene a formar parte de un registro donde se les califica de inquilinos indeseables, impidiéndoles acceder a una vivienda, es decir, no poder ejercer el derecho a una vivienda digna, que está recogido en la Constitución.

Cada vez más, VOX tiene esas posturas anticonstitucionales, y parece que solo les gusta cierta parte de la Constitución. Por lo tanto, protegemos a los grandes propietarios, pero no protegemos a los inquilinos. Otra propuesta en este sentido podría ser crear un registro de grandes propietarios, de aquellos que maltratan a los inquilinos y a las inquilinas con subidas abusivas, no manteniendo adecuadamente sus viviendas, cobrando alquileres de lujo cuando viven en cajas de zapatos o en zulos, podríamos hacer esa misma comparación y sería una barbaridad. Por lo tanto, creo que no tiene ningún sentido esta propuesta. Lo que hay que hacer es sacar adelante ya esa ley de vivienda que garantiza un derecho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 22

constitucional, que es el derecho de todos y todas a disfrutar de una vivienda digna y adecuada a un precio asequible.

Gracias.

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

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Damos la palabra a la señora Ana Zurita.

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

Muy buenos días a todos. Nosotros votaremos a favor de esta proposición no de ley en aras de la transparencia y de la difusión de estos datos de impago de alquiler que ahora mismo no trascienden pero que crean un clima de inseguridad jurídica enorme debido a la acción del Gobierno, que carga absolutamente la política de vivienda sobre la propiedad privada e incita a la okupación de viviendas; okupación que a día de hoy —hay que decirlo— ha sido avalada por el Tribunal Constitucional en su dictamen contra el recurso interpuesto por el Partido Popular al Real Decreto Ley 1/2021. Y lo que tiene que quedar claro es que garantizar el derecho a la vivienda es una obligación del Estado, no de los propietarios privados, y la práctica demuestra que hoy no hay distinción. La modificación introducida por el Real Decreto Ley 1/2021 y sus sucesivas modificaciones no solo legalizan la okupación, sino que blindan al okupa que comete un delito y restringen la posibilidad de desalojo. Este real decreto ley ampara al okupa, obliga a la paralización de desahucios aun cuando sean consecuencia de delitos de usurpación, legitimándolo y permitiendo la okupación de inmuebles. Se han introducido, señorías, cuestiones muy peligrosas que dañan nuestro sistema constitucional atacando a un derecho fundamental, que es la propiedad privada, y en este decreto se traslada que incumplir la ley no tiene consecuencias negativas, sino que se ampara y se protege por los poderes públicos, y esto choca con los fundamentos de cualquier Estado de derecho.

Y dentro de este ataque sistemático de la propiedad privada inducido por el Gobierno, consideramos de extrema gravedad que no haya distinción de tratamiento en cuanto a la suspensión de desahucios en los casos de hechos probados de alquiler fraudulento, de personas con contrato de alquiler que se quedan en la vivienda sin pagar las rentas o no se van una vez finalizado el contrato. Esto es lo que se está conociendo coloquialmente como iniquiokupación, y si bien la resolución de este fenómeno parece estar cubierta por la Ley de Enjuiciamiento Civil en su artículo 250.1 a través de juicio verbal, la lentitud de la justicia y el efecto incentivador de las medidas del Gobierno prohibiendo los lanzamientos está causando un efecto llamada hacia este tipo de prácticas, afectando en su mayor parte no a grandes tenedores de vivienda, señora Garrido, sino a pequeños propietarios que alquilan su vivienda de forma individual y sin la cobertura de impago que pudieran tener propietarios que alquilen a través de organizaciones inmobiliarias u otro tipo de asociaciones empresariales. Nos parece una buena medida. De hecho, en una ley del Partido Popular en el año 2013 se propuso crear ese registro de sentencias firmes de impagos en aras de la transparencia y de dimensionar un problema que parece que el Gobierno no quiere solucionar mientras sus políticas cargan todo el peso de la política de vivienda sobre la propiedad privada.

Votaremos a favor. Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista. Le damos la palabra al señor Vicent Sarrià.

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

Nos traen una propuesta para desarrollar reglamentariamente la Ley 4/2013, de flexibilización y fomento del alquiler de viviendas, una ley que aprobó el Partido Popular con nuestra oposición y que, a pesar de su título, el efecto que tuvo sobre el fomento del alquiler lo pudimos ver en los años sucesivos. Más bien podríamos hablar de que estamos ante una ley que habría que haber denominado ley para el fomento de los desahucios y de la protección de grandes tenedores de vivienda, porque su único propósito en nombre del libre mercado era favorecer a las empresas dedicadas al alquiler al por mayor, no a los pequeños propietarios, desproteger a los inquilinos en situación de dificultad, primar las revisiones libres de rentas con la excusa del libre pacto entre las partes o, dicho de otro modo, o aceptas la subida o te vas. Y eso lo hacían precisamente cuanto se sentía más el impacto de los efectos de la crisis, que golpeaba con más dureza a las familias, en la línea precisamente de todas las medidas que tomaban para hacer pagar al eslabón más débil la supuesta recuperación económica.

Independientemente de nuestra opinión —que, por supuesto, es negativa— sobre un registro hecho *ad hoc* para estigmatizar a inquilinos que hayan tenido problemas de solvencia en ocasiones, sus socios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 23

tuvieron —el Partido Popular, que ahora dice que vota a favor— cinco años para desarrollar reglamentariamente ese artículo tercero al que hacen referencia y no hicieron nada, como nada hicieron prácticamente en materia de políticas de vivienda. Por supuesto, nuestro norte, nuestra guía, ha sido el contrario desde el primer momento, con medidas como, entre otras, multiplicar por siete el último presupuesto de vivienda del PP, el aumento del parque público de alquiler con el objetivo de cien mil viviendas en alquiler asequible, las ayudas para alquiler a jóvenes y a personas con menos recursos o en situación de vulnerabilidad —por cierto, en plena pandemia precisamente la protección de esas personas que estaban sintiendo con más dificultad el impacto del confinamiento—, el pago del seguro de protección de renta para arrendadores, los programas de rehabilitación y regeneración urbana o de fomento de la construcción de viviendas para alquiler social y, por supuesto, y como colofón de eso, presentando la primera ley de la democracia para garantizar el derecho constitucional a una vivienda digna, sobre la que ya en su momento habrá la oportunidad de hacer el correspondiente desarrollo presupuestario.

Por supuesto, votaremos en contra.

— RELATIVA A LA PARALIZACIÓN DE LA PRIVATIZACIÓN DE TORRES AEROPORTUARIAS. PRESENTADA POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS EUSKAL HERRIA BILDU Y REPUBLICANO. (Número de expediente 161/004868).

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

Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a la paralización de la privatización de torres aeroportuarias, presentada por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, el Grupo Parlamentario Republicano, y a título individual por el señor Rego Candamil. Los proponentes se van a repartir el tiempo de seis minutos.

Tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Buenos días, muchas gracias.

Con esta propuesta hacemos una petición de revisión de los procesos de privatización y de la operatividad separada de las operaciones de control en los aeropuertos y, en ese sentido, que sea paralizada esta orden. Por eso lo que pedimos a los grupos es que apoyen esta petición que hacemos al Gobierno para que se paralice lo recogido en la Orden Ministerial del 9 de febrero de 2023, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, orden por la que se determina que van a pasar a ser gestionados por proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo del aeródromo las torres de control de los aeropuertos de Bilbao, Santiago-Rosalía de Castro, Palma de Mallorca, Málaga, Costa del Sol, Gran Canaria, Tenerife Sur y Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna. De llevarse a cabo estas adjudicaciones, se van a producir unos cambios sin precedentes en el modelo operativo existente. Privatizar el servicio de control en unos aeropuertos de tan elevada complejidad va a provocar importantes consecuencias. Cualquier decisión de cambio de modelo de trabajo se debería basar en razones de tipo económico, de calidad, y fundamentalmente en seguridad.

La pregunta que tenemos es: con estas adjudicaciones a empresas privadas, ¿se va a generar más seguridad, más calidad, más eficacia en el servicio? La mayoría de los agentes afectados coinciden en que no se iba a mejorar en ninguno de los tres aspectos, pero lo que es más preocupante es que se va a generar más inseguridad. ¿Por qué? Bueno, dado el poco tiempo que tengo, les voy a hablar del aeropuerto del que tengo más información directa, que es el de Bilbao-Loiu. En la actualidad, desde la torre se realizan las labores de control del aeropuerto, las que están sujetas a privatización, y las funciones de control de aproximación, que no son objeto de privatización en estos momentos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Ahora, el desempeño de ambas labores se está realizando desde una misma sala o espacio. Están juntas las personas trabajadoras asignadas en una u otra función, prácticamente espalda con espalda. Claro, cada aeropuerto tiene su complejidad, pero el aeropuerto de Loiu tiene dos especificidades concretamente: por una parte, están las características orográficas muy especiales y, por otra parte, están las condiciones meteorológicas cambiantes de forma muy recurrente. Estos condicionantes aconsejan trabajar en las tareas de control aéreo desde un espacio común y de modo muy coordinado para poder reaccionar con rapidez, evitando situaciones de riesgos en aterrizajes o despegues complicados, cambios de pista en función del viento —hay que tener en cuenta que en Loiu hay dos pistas y hay que decidir en el momento, con estos cambios meteorológicos, en qué pista hay que aterrizar o despegar—, la entrada por mar o si viene del interior... En fin, se trata de evitar situaciones de riesgo con agilidad. El modelo operativo en estos momentos tiene...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 24

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ruiz de Pinedo, es una proposición no de ley que han presentado tres grupos. Entonces, tienen seis minutos y se tienen que repartir el tiempo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: ¿Pero tenemos luego el tiempo de intervención como grupo?

El señor **PRESIDENTE**: No. Se lo digo porque de los seis minutos usted ya ha consumido tres minutos veinte segundos. Lo digo porque tienen que intervenir los otros grupos en esos seis minutos. No tienen seis minutos cada uno.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Terminó ya.

El Gobierno debe parar este proceso y debe hacerse una evaluación de las consecuencias que puede acarrear este proceso de privatización. Dejo al resto de mis compañeros que terminen la exposición.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Voy a ser un poquito generoso pero, por favor, se lo ruego porque tienen ustedes el tiempo que tienen y, si no, sería usar un poquito perversamente un sistema. Tienen seis minutos. Así que Inés Granollers, tiene usted ahora la palabra. O el señor Rego. (**Rumores**). Tienen dos minutos y medio. Puedo darles un poquito más, pero no mucho más, porque el tiempo está establecido para cada proposición no de ley, no para cada portavoz.

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

Perdón, porque he sido yo quien ha informado mal a Iñaki, ya que había entendido que tendríamos seis minutos cada uno. Lo siento. Si no, nos lo hubiésemos dividido de otra manera.

Traemos este texto a debate porque pretendemos situar encima de la mesa una tendencia liberalizadora totalmente injustificada, que hace años que vemos y sufrimos en las torres de control de diferentes aeropuertos del Estado. No existen razones de seguridad, de viabilidad económica, ni mucho menos de condiciones de trabajo de los operadores que expliquen ni justifiquen esta medida. Justo al contrario. Por ello, nos parece una medida fruto de un ciego apriorismo ideológico liberal y, por ende, un profundo error que vamos a intentar explicar lo más rápido posible.

El proyecto de orden ministerial del 9 de febrero de 2023 recoge el listado de aeropuertos gestionados por AENA para que se plantee su sustitución por nuevos proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo. Dicha decisión tiene afectación sobre la prestación de servicios relacionados con la gestión de tráfico aéreo, sumando nueve torres a las más de doce ya privatizadas. El servicio actual que ENAIRE está prestando a las torres que se quieren liberalizar cuenta con estándares de organismos reconocidos reiteradamente por distintos organismos estatales e internacionales. Además, son de alta complejidad operativa, abocando esta decisión a una situación de riesgo de deterioro de los servicios relacionados con la gestión del tráfico aéreo respecto al servicio actual prestado. Tampoco va a mejorar para el usuario desde el punto de vista de la eficiencia económica, dado que el ahorro pasará a los bolsillos de los inversores privados de AENA, que reparten entre sus accionistas el 80 % de los beneficios anuales de estos dividendos. También desde el punto de vista de seguridad hay otro elemento preocupante en las torres a privatizar: se afirma que son torres en aproximación. Por tanto, se van a separar las funciones de aproximación de las de control de torre, y nos preguntamos si el Gobierno ha evaluado que la realización de controles de aproximación desde aeropuertos alejados puede conllevar un aumento de riesgos y falta de elementos de proximidad ante situaciones críticas.

Ya termino. Necesitamos frenar esta deriva liberalizadora que no se sustenta en ningún razonamiento técnico, económico ni social. Esta decisión no es buena para las trabajadoras y trabajadores del sector, no es útil para la ciudadanía que utiliza este medio de transporte y no es necesaria para la sostenibilidad económica del servicio. Por ello, solicitamos que se apoye esta proposición no de ley.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Rego, le voy a dar un minuto. Lo siento.

El señor **REGO CANDAMIL**: Gracias, señor presidente.

Entonces, intervendré de forma muy breve. Nosotros, el BNG, entendemos que esta es una medida profundamente desacertada, una medida de privatización que precariza las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras de control aéreo, pero que precariza también la seguridad en los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 25

aeropuertos. Aquí ya se dijo, entre otras cosas, que esto obligará a que en la misma torre o en el mismo aeropuerto tenga que haber por separado control de aproximación y control de aeródromo. Esto puede provocar descoordinación y dificultades en la seguridad. Esa privatización lleva también a que muchas veces el control se haga desde otras torres. Es el caso de Galiza, en que el control de A Coruña se hace desde Vigo, y es evidente que esto no favorece la seguridad. Pero tampoco desde el punto de vista económico es justificable. No supone un ahorro para los usuarios y usuarias y tampoco ningún tipo de ahorro para la Administración pública, que debe priorizar la gestión del control de los aeropuertos desde una entidad como ENAIRE, del mismo modo que se hace en la mayoría de los países europeos en que o no hay operadores privados o cuando hay operadores privados es en aeropuertos de baja intensidad de tráfico.

Obrigado.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

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

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

Puedo llegar a entender a los grupos parlamentarios que han presentado esta iniciativa. No comparto exactamente los términos en los que se ha presentado por lo que hemos presentado una enmienda transaccional. Sobre la idoneidad o no idoneidad de que determinados servicios de control aéreo se hagan por parte de empresas privadas, como ya ocurre desde hace años en nuestro país, pues evidentemente si es bueno o malo depende de una serie de parámetros y, sobre todo, a veces de una visión subjetiva, pero como comprendemos y entendemos que lo que plantean los grupos parlamentarios es que esa decisión se pueda revisar, desde el Grupo Parlamentario Socialista nos parece razonable que se pueda hacer. En ese sentido, hemos presentado una enmienda que estamos negociando y hablando con los grupos parlamentarios por si llegamos a un acuerdo, por lo que, a partir de ahí, veremos.

Creo que los procesos que se siguen en nuestro país, a partir de las nuevas dinámicas que se dan también en el sector aéreo desde hace años, funciona el control aéreo en alguna serie de torres por la parte privada. No ha dado ningún resultado negativo, no ha puesto en peligro la seguridad aérea, porque en ningún caso permitiremos que se ponga en peligro la seguridad aérea, pero creo que puede ser razonable que se pueda revisar, y eso es lo que hemos planteado. **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Ruego, por favor, que intentemos guardar el máximo silencio posible para poder escuchar a los intervinientes.

En el trámite de toma de posición, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto, don Isidro Martínez Oblanca tiene la palabra.

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

En el marco de las infraestructuras aeroportuarias resulta muy difícil encontrar un precedente de orden ministerial que en tan poco tiempo haya despertado una mayor oleada de rechazo. Es por ello que intervengo en respaldo de esta iniciativa parlamentaria, para que se inste al Gobierno a paralizar y dejar sin efecto la orden del Ministerio de Transportes que hace un mes dio los primeros pasos hacia un proceso de liberalización de torres de control aeroportuarias cuya gestión depende de ENAIRE, una entidad pública empresarial responsable, entre otros aspectos, de la seguridad del tránsito de un espacio aéreo de más de dos millones de kilómetros cuadrados.

En la práctica, la decisión del Gobierno avanza hacia la privatización de las torres de siete aeropuertos para ponerlas en manos de capital extranjero, lo que supone una cesión de soberanía nacional sobre el control de nuestro espacio aéreo en un sector estratégico clave para la economía de España, que se abandona al albur de decisiones que serán tomadas desde el exterior. Luego, cuando lleguen las crisis, vacas flacas, destrucción de empleo y disgustos, nos quejaremos de que los intereses nacionales no pueden ser correctamente defendidos porque fueron depositados en manos ajenas que solo responden a la cuenta de resultados de sus accionistas. Además de ese recorte de nuestra soberanía, hay aspectos técnicos que convierten en muy perjudicial una decisión que merma los aspectos de seguridad aérea en varios de los aeropuertos afectados, y cuya complejidad operativa ha sido desdeñada por quienes han perpetrado esta decisión. Una vez más, se promueve un cambio de gestión desde los despachos con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 26

crITERIOS de rentabilidad económica y sin contar con un conjunto de profesionales que, por su experiencia en su actividad cotidiana en las torres de control, más y mejor conocen las cuestiones técnicas.

Señorías, conviene recordar que en España tenemos vigente el Documento de Regulación Aeroportuaria, conocido como DORA II, que tiene una vigencia hasta el año 2026, y que actualizó el DORA I, ambos con objetivos muy ambiciosos que respaldamos en esta Cámara, pero que en modo alguno se corresponden con otro bandazo privatizador. Tampoco resulta muy comprensible que la propia empresa pública ENAIRE haya aprobado el denominado Plan de Vuelo 2025 para reafirmar su posición puntera como proveedor europeo y mundial y ahora el Gobierno ceda una parte sustancial de la gestión del tráfico aéreo a opciones foráneas.

En definitiva, Foro Asturias solo puede contemplar con preocupación y absoluto recelo esta temeraria y peligrosísima maniobra de vuelo raso a la que aboca esta orden ministerial, justamente cuando se empieza a recuperar la actividad aeroportuaria tras el periodo de pandemia de COVID-19 que paralizó al mundo y, singularmente, el transporte de viajeros por vía aérea. En consecuencia, señor presidente, votaré a favor de paralizar el proceso de liberalización de las torres de control iniciado hace un mes por el ministerio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

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

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

Intervendré brevemente. Coincidiendo con el propósito de la proposición no de ley, entendemos que no todo proceso privatizador tiene explicación, solo aquellos que van dirigidos precisamente a optimizar algunos recursos cuando de su gestión se deduce que no hace falta la salvaguarda de determinados intereses generales que, de alguna manera, se deben garantizar a través de empleados que tengan cierto margen de autoridad de empleado público de tutela de los intereses generales. No somos, por tanto, contrarios a la privatización allí donde se justifique, pero creemos que este es un aspecto que claramente no cabe privatizar, el ámbito de la seguridad aérea, aun cuando sea en ámbitos de aproximación y aun cuando sea de una manera parcial en algunos aeropuertos.

Dicho esto, además he de señalar que físicamente no todos los aeropuertos son iguales. En el caso de Bilbao tiene determinadas características, y el personal también tiene otras características de alta cualificación que le permiten salvaguardar los riesgos de su actividad como tal. Entiendo, por tanto, que esta es una actuación privatizadora absolutamente injustificada, no se ha acreditado otro motivo que el puramente económico, que, a ese efecto, no creemos que es suficiente; es más, creemos que es insuficiente siempre que concurra de manera aislada. Por lo tanto, vamos a apoyar la proposición no de ley en el intento de evitar el resultado de la orden de 9 de marzo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Nosotros pensamos que los grupos proponentes con esta proposición no de ley realmente lo que están haciendo es trampa. Vuelven a hablar de privatización de algo que no se está privatizando. El control del espacio aéreo es un servicio público que va a seguir siendo de titularidad pública y que, de hecho, en la actualidad se gestiona y se presta —ese servicio público— precisamente a través de un ente público empresarial que funciona en el tráfico mercantil a través de su personalidad jurídica pública, pero también dentro de una manera de manifestarse y de una manera de actuar en el ámbito de lo privado como puede hacerlo cualquier empresa.

Parece que el hecho de liberalizar —como ya se ha hecho con el caso de las torres de control que gestionaba anteriormente ENAIRE y que ahora son de carácter privado, que son hasta catorce actualmente— o la posibilidad de que se liberalice y de que entren empresas a gestionar este sector significa que se les vaya a dar a señores con título de fontanero, con todo mi respeto para el gremio de los fontaneros, pero van a ser profesionales perfectamente formados, cualificados y, además, como establece la norma, precisamente a través de empresas a las que se califica de proveedores certificados. Por lo tanto, tienen que cumplir una serie de requisitos técnicos, una serie de requisitos administrativos y de cualificación profesional de doble filtro, tanto las empresas como los profesionales, para poder llevar a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 27

cabo esa función, tan buena como la que pueden hacer las personas que trabajan en ENAIRE. Por lo tanto, cuando vamos a la justificación en la exposición de motivos de la proposición no de ley y vemos que lo que pasa es que se dice que se propone liberalizar y que esto va a crear posiblemente una situación de riesgo, de deterioro de los servicios relacionados con la gestión del tráfico aéreo. Cuando se dice también que cualquier decisión liberalizadora debe basarse en razones de tipo económico, de calidad, de seguridad, estamos absolutamente de acuerdo en esos requisitos, porque eso es precisamente lo que exige la ley cuando se va a cambiar el modo de gestión de un servicio público. Lo que no se puede hacer es prever en esta proposición no de ley que todo va a ir mal cuando ni la cualificación de los profesionales que van a llevar a cabo estas funciones en su caso así lo permite deducir, ni tampoco se dan datos de que la liberalización de otras torres de control en aeropuertos españoles hasta este momento —que ya tenemos desde 2011— haya funcionado mal en España.

Por lo tanto, nos parece —y lo repito con todos mis respetos— una proposición no de ley tramposa, porque está jugando con una falacia de base y nos quiere llevar a una conclusión absolutamente equivocada. Por lo que no apoyaremos esta proposición.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Lucía Muñoz, tiene usted la palabra.

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

Hoy les vengo a contar una historia que, por desgracia, se repite mucho en nuestro país. Es la historia de una empresa pública creada para gestionar lo que es de todas y de todos, que termina malvendida a intereses privados, y la historia de unos partidos políticos cómplices con este modelo neoliberal. Podría ser la historia de Telefónica, de Endesa, de Gas Natural, de Repsol o de Tabacalera. Ya les he dicho que ha pasado muchas veces, pero hoy vengo a hablarles de AENA.

AENA era una empresa completamente pública cuyo cometido era gestionar los aeropuertos españoles. Hasta aquí todo bien. Una empresa pública que se dedica a gestionar materias de interés general de toda la población y las puertas de entrada y salida de nuestros territorios. Hace ocho años, el Partido Popular privatizó el 49% de AENA, convirtiéndola *de facto* en una empresa cuyo principal objetivo es repartir dividendos entre sus accionistas. El modelo de la buena gestión de lo que es de todas es sustituido por el modelo del dinero, de los beneficios para unos pocos a costa de los intereses colectivos de la ciudadanía. En estos ocho años, el valor de ese 49% privatizado se ha triplicado y, además, los accionistas privados se han embolsado 1817 millones de euros, un negocio redondo.

En Palma, mi ciudad, que no Palma de Mallorca, el aeropuerto es la principal conexión con el resto de territorios del país y, además, es la principal puerta de entrada a un turismo masivo e insostenible que colapsa nuestra isla. Si el aeropuerto de Palma estuviese gestionado públicamente, tendríamos mayor margen de maniobra para decidir como sociedad qué necesitamos de nuestro aeropuerto, pero a AENA solo le preocupan los millones que se embolsa por su gestión. El 20% de los beneficios de AENA viene de los aeropuertos de les Illes Balears. Los empresarios se frotan las manos, mientras el turismo amenaza con acabar con nuestros territorios.

A los capitalistas despiadados no les basta con llenarse los bolsillos a costa de la ciudadanía, siempre quieren más. Ahora quieren, además, privatizar las torres de control de los siete aeropuertos más importantes del país, y vuelven a justificar este atropello a lo público con el cuento de que la iniciativa privada gestiona mejor. Mienten. Lo que es de todos no puede quedar al servicio de quienes solo quieren ganar dinero. Los controladores de las torres ya privatizadas y de las que corren peligro de serlo, ante esta ocurrencia del Ministerio de Transportes, llevan meses avisándonos de los peligros que esto supone: menos seguridad, menos derechos laborales, menos control público de nuestros territorios. Regalar nuestro país a trozos a empresas privadas es la hoja de ruta neoliberal que quiere la derecha y es incompatible con la seguridad y la defensa de los trabajadores y nuestra tierra. Ningún partido que se diga progresista puede ceder a los intereses de empresas como AENA para privatizar las torres de control, incluida la de Palma. Frente al modelo de privatización del PP que solo beneficia a grandes fortunas (**una señora diputada: ¡Qué cosas!**), Unidas Podemos defenderá siempre lo que es de todas y de todos, porque hacemos políticas para la gente.

Votaremos a favor.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 28

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Rodríguez Almeida, tiene usted la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ ALMEIDA**: Muchas gracias, señor presidente.

Esta es una iniciativa sorprendente. Hay dos partidos nacionalsocialistas que quieren la independencia de España y parecen poner de manifiesto una preocupación por los derechos de un colectivo de trabajadores del resto de España, de la que se quieren separar. Y sorprende o es curiosa, porque no es verdad; lo que subyace detrás de esta iniciativa es el afán por parte de estos partidos independentistas, a los que les dan absolutamente igual las condiciones laborales de los controladores aéreos, igual que les ha dado absolutamente igual el tiro en la nuca que se les dio a tantas víctimas del terrorismo y el asesinato con bombas (**la señora Granollers Cunillera: ¡Presidente, presidente!—Rumores**) en casas cuartel de la Guardia Civil (**la señora Granollers Cunillera: Eso es apología**). No es eso lo que les preocupa a estos grupos proponentes, sino que lo que les preocupa realmente es, en sus utópicas repúblicas catalana o vasca, poder ejercer un control totalitario, la nacionalización o estatalización de toda actividad económica. Y eso es lo que han aprovechado. Lo realmente preocupante es que se pone de manifiesto una vez más la división del Gobierno, de la coalición del Gobierno y sus socios parlamentarios.

El Gobierno, además, presenta una enmienda totalmente incongruente, quiere llevar a cabo el plan estratégico de ENAIRE, que aquí está (**muestra un documento**), y lo que tiene previsto el plan estratégico es que ENAIRE debe prepararse ante los cambios estructurales del sector: la liberalización, la deslocalización y la globalización. Por lo tanto, aceptar la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista sería ir en contra de la propia iniciativa.

Y esto sí que es lo verdaderamente preocupante: un Gobierno que es incapaz de trasladar seguridad jurídica para los operadores de nuestra economía, lo que produce que multinacionales españolas tengan que huir de este marco normativo y económico. Parece que de los mismos autores, aquel Fernando Simón —que dijo que solo tendríamos uno o dos casos de COVID en España—, de la misma Irene Montero —que decía que no iba a haber ninguna rebaja de condenas, y fíjense todas las que han llegado—, ahora llega la idea de que no se irán más empresas. Pero se van a ir, y se van a ir además porque en el marco de las relaciones internacionales debe regir un principio básico que es la reciprocidad, y si nosotros tenemos estos planteamientos, las empresas españolas no podrán operar como operan actualmente aeropuertos en Estados Unidos o Reino Unido, y menos todavía en el marco de Unión Europea, donde existe una libertad fundamental de establecimiento para las empresas dentro del marco comunitario.

Muchas gracias (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Efectivamente, señorías, el Gobierno ha elaborado y publicado un proyecto de orden ministerial del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana para la liberalización de las torres de control de siete aeropuertos pertenecientes a AENA, y me sorprende el debate que se ha producido esta mañana en esta Comisión por cuanto que el asunto no es sí a la liberalización o no a la liberalización, el asunto es cómo se pretende llevar a cabo dicha liberalización.

Desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Popular, entendemos que la liberalización de la gestión del control aéreo debería basarse en una mejora de la competitividad del transporte aéreo, una mayor eficiencia, menores costes para los usuarios, una mejora en la calidad del servicio y, todo ello sin comprometer la seguridad. La liberalización de la gestión del control aéreo es positiva siempre y cuando conlleve, por tanto, una reducción en los costes para los usuarios y una mejora en la calidad del servicio y su seguridad. Sin embargo, no es ese el caso ante el que estamos, y los propios representantes de ENAIRE lo han puesto de manifiesto, y también su desacuerdo por cuanto que la complejidad técnica que tienen estos siete aeropuertos podría comprometer la seguridad aérea, una externalización en las condiciones en las que se está planteando desde el Gobierno, porque esta liberalización carece de una planificación concienzuda y se basa en prisas e improvisaciones. Por tanto, no estamos hablando de sí a la liberalización o no a la liberalización, no es ese el debate; el debate es cómo. Y desde luego, esta forma no es la más oportuna, porque estamos ante un proceso liberalizador sin garantías. Los procesos liberalizadores han de ser desarrollados con solvencia y sin improvisaciones que pudieran comprometer la seguridad, y eso es precisamente de lo que adolece este proyecto por parte del Gobierno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 29

Únicamente quiero señalar una cuestión para terminar, y es que el Gobierno se basa en aquel informe de la CNMC, el estudio de los servicios de tránsito aéreo en España del año 2018, que dice que estos servicios han mejorado la eficiencia en hasta un 60%. En el Grupo Parlamentario Popular nos preguntamos por qué no le hicieron caso a la CNMC cuando les pidió que, con ocasión de la tramitación del DORA II, se redujesen las tasas aeroportuarias y, en aquel momento, el Gobierno optó justamente por lo contrario. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para posicionarse sobre las enmiendas presentadas por el Grupo Socialista, tengo que preguntar a los tres grupos si se va a aceptar la enmienda, si va a haber una transaccional, si se va a votar en sus términos...

Señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Estamos en este momento transaccionando.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Están transaccionando una proposición? Perfecto. Gracias. Pues se votará entonces, supongo. Esperamos que nos hagan llegar la transaccional.

— DE REPROBACIÓN DE LA MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/004869).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 7.º, presentada por el Grupo Parlamentario VOX, relativa a la reprobación de la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Para su defensa, tiene la palabra don Emilio del Valle.

El señor **DEL VALLE RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Desde principios de 2021, es decir, hace ya dos años, la empresa Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, CAF, entidad adjudicadora del suministro de treinta y un vehículos autopropulsados de ancho métrico, comunicó a Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A., RENFE, que las características técnicas especificadas contaban con un error en el cálculo de los gálibos, lo cual suponía que las dimensiones de los trenes nuevos no coincidían con las de los túneles de recorrido. Como consecuencia del mencionado error, se abrió una comisión entre ADIF, RENFE, CAF y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para analizar el caso y buscar alternativas, optándose finalmente por el denominado método comparativo, que implica que la construcción de los trenes se demore en torno a dos años. Hasta febrero de 2023 no se hace público el asunto, dado que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deliberadamente ocultó a los españoles tales hechos. Ante la polémica suscitada, el día 4 de febrero de 2023, la ministra, doña Raquel Sánchez Jiménez, se vio obligada a anunciar que se producirían ceses inminentes en RENFE y ADIF por el error, que se constituiría un grupo de trabajo al que se invitaría a participar a los Gobiernos de las regiones más afectadas —Asturias y Cantabria—, y que se tomarían todas las acciones para acortar el retraso en la entrega, esperando que el diseño de los nuevos trenes estuviera listo para el verano y que se pudiera iniciar su fabricación de manera inmediata. Finalmente, el día 22 de febrero de 2023, se publicaron en el *Boletín Oficial del Estado* las destituciones de doña Isabel Pardo de Vera Posada, secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de don Isaías Táboas Suárez, presidente de la entidad pública empresarial Renfe Operadora. La ministra, tras ocultar dolosamente durante dos años toda la información a los españoles, en absoluto ha reconocido, ni mucho menos ha asumido, su responsabilidad como máxima dirigente de este ministerio. Al contrario, ha optado por destituir a cargos intermedios, que probablemente no adoptaban la decisión final que correspondía a la señora Sánchez Jiménez como ministra, y, lo que es peor, los ha sustituido por otros de dudosa competencia profesional, con demostrada hoja de fracasos multimillonarios, en perjuicio de todos los españoles.

El nuevo contrato de los trenes le costará al ministerio 191 millones de euros más, según recoge la prensa, y como titular y ejemplo enseñó esto a la Comisión (**muestra un recorte de prensa**); y no hablemos de los trenes que no pueden circular por determinados puentes en el Levante. Quiere decirse que hay una responsabilidad *in vigilando* por la falta de controles que pudieran haber evitado este tipo de acciones, y cuando uno deja que ciertas cosas ocurran acaba siendo cómplice, aunque solo sea por ignorancia, por desidia u omisión. Así lo ha entendido el ministro griego de transportes, que ha dimitido tras el choque de dos trenes con fatales consecuencias. Todo lo expuesto denota una falta de diligencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 30

por parte de la ministra, que debe ser inmediatamente reprobada y destituida. Claro que si la señora ministra ve que Irene Montero no dimite tras la ley del solo sí es sí, pensará: no voy a ser yo la tonta aquí y a dimitir por el tema de los trenes.

Por ello, el Grupo Parlamentario VOX presenta esta proposición no de ley por la que solicita la reprobación de la señora ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por sus acciones en perjuicio del interés general, su flagrante incompetencia y su indiferencia ante las consecuencias de las actuaciones llevadas a cabo recientemente en el seno del ministerio, acciones que perjudican al interés general y acreditan la mala gestión de los recursos de todos los españoles por ese ministerio. Asimismo, se insta al señor presidente del Gobierno a que destituya de forma inmediata a doña Raquel Sánchez Jiménez como ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Respecto de la enmienda presentada, si bien estamos de acuerdo con el fondo del texto que se pretende añadir, no así con la forma, ya que no encaja en esta proposición, que es de reprobación y cese.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, para defender la enmienda presentada, don Ignacio López-Bas.

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

Mi grupo enmienda esta proposición no de ley en un aspecto que creemos positivo, y respondo al ponente de VOX en cuanto a que es una proposición no de ley, evidentemente, de reprobación y de petición de cese, y nosotros creemos que la ministra Raquel Sánchez se ha ganado a pulso ser reprobada y tener que dejar el cargo en su ministerio. Y lo creemos no solamente por los hechos que se hacen constar en la exposición de motivos de la proposición no de ley, sino por muchísimos otros actos u omisiones que ha llevado a cabo en su gestión al frente de su ministerio no solamente en el ámbito del transporte y la movilidad, sino también en el ámbito de la agenda urbana. Actualmente, no se conoce ninguna medida eficaz que se haya adoptado desde ese ministerio para promover o para fomentar el acceso a una vivienda digna y adecuada, más allá de las peleas con su socio de Gobierno.

Pero, independientemente de eso, sí condicionamos nuestro apoyo favorable a esta proposición no de ley porque consideramos que, independientemente de pedir su reprobación y su cese, es necesario, por perentorio, que se dé una solución a la situación de las cercanías en toda España y que se ponga en marcha un plan de refuerzo de los servicios de cercanías para garantizar la integridad y calidad del servicio, que ese ministerio no ha sabido mantener durante los años de la ministra señora Sánchez. Esta ministra se ha convertido en esa figura que quizá los más viejos recordarán de esa película de 1935, *Nobleza baturra*, que nos presentaba a un aragonés cabezón que iba delante de un tren diciendo: chufía, chufía, que como no te apartes tú... Eso es lo que hoy es, desgraciadamente, la señora Sánchez: un obstáculo para que ese tren pase por la vía, ya que parece que pretende que el tren vaya por otro sitio y no por la vía ferroviaria, porque ella se ha empeñado en no quitarse de delante. Hoy está siendo un obstáculo a los planes de cercanías, a la correcta gestión del servicio de cercanías, por tanto, creemos que esta enmienda debería ser tenida en cuenta por el grupo proponente, y por eso la hemos presentado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para fijar posición sobre la proposición presentada, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, don Isidro Martínez Oblanca.

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

Sin salir de las infraestructuras que afectan a Asturias, hay motivos sobrados para reprobar a la señora Sánchez Jiménez, ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que a lo largo de diecinueve meses al frente del departamento ha dejado muestras de una incompetencia que es impropia de las grandes necesidades de modernización, mejora y mantenimiento de las infraestructuras.

El señor Del Valle ha relatado con precisión el chusco episodio del contrato de trenes para la red de ancho métrico que no cabían en los túneles de Asturias y Cantabria. Las dimisiones para tratar de calmar el colosal ridículo desvían la atención sobre la responsabilidad de la señora ministra en el ocultamiento de este fiasco, que retrasará durante tres años largos la entrega de unidades ferroviarias con las que corregir el paupérrimo servicio de cercanías y, singularmente, el que se presta a través de la red de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 31

antigua FEVE, hoy en creciente proceso de desmantelamiento. También es responsabilidad de la señora Sánchez la bajísima ejecución presupuestaria, que deja a Asturias como una de las comunidades autónomas donde, año tras año, el Estado ha sido incapaz de superar el 60 % de las inversiones comprometidas, lo que explica que la región continúe sumida en la tasa de población activa más baja de España, y que los jóvenes asturianos tengan que emigrar ante la falta de oportunidades laborales.

En el capítulo de deméritos de la señora Sánchez Jiménez para ser reprobada hay que incluir también el patético *reality show* que, junto con el presidente del Principado, protagonizó en la variante de Pajares, anticipando con gran pompa su entrada en servicio para esta próxima primavera, para tener que desdecirse unos días después y endosarle a la señora Pardo de Vera, hoy cesada, el 'atragantón' de disculparse públicamente por el enésimo retraso en la llegada a Asturias de la alta velocidad ferroviaria, que, para completar el engaño, será de baja velocidad y con características diferentes al resto de los corredores ferroviarios españoles ya en servicio. Señorías, ni qué decir tiene que la discriminación presupuestaria del noroeste peninsular y del corredor ferroviario atlántico es otro de los motivos que justifican la reprobación, que podrían ser complementados con otros, como la prolongación año tras año de la suspensión de la autopista del mar entre los puertos de El Musel y la Bretaña francesa. Asturias es la única comunidad marítima del norte de España, la única, que carece de autopista del mar, y la señora ministra sin inmutarse.

Finalizo, señor presidente, recordando que tampoco los viales asturianos, singularmente en el suroccidente regional por carretera, se libran de la pésima gestión de la señora Sánchez Jiménez, cuya continuidad en el ministerio supone una rémora colosal para el presente y el futuro de España, y de ahí mi voto favorable a la reprobación.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Va a intervenir el Grupo Parlamentario EH Bildu? **(Denegación)**. No.

¿El Grupo Vasco? **(Denegación)**. Tampoco.

¿El Grupo Parlamentario Plural? **(Denegación)**. Tampoco.

¿Por el Grupo Parlamentario Republicano, doña Inés Granollers? **(Denegación)**. Tampoco.

Tampoco el Grupo de Unidas Podemos.

Por el Grupo Parlamentario Popular, doña Paloma Gázquez, tiene usted la palabra.

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

Decía el compañero de Ciudadanos que esto parece una película de otro director, pero yo diría que casi de Torrente o de los Monty Python con eso de que unos trenes no quepan, que luego son demasiado grandes, luego demasiado pequeños. Y como ha dicho Martínez Oblanca, no merecería ser reprobada solo por este motivo, sino que hay infinitos motivos por los que también merecía serlo: ineficacia total y cobardía total a la hora de afrontar el problema. Lo peor es el comunicado del ministerio cuando dice: tranquilos, que después de dos años no hemos hecho nada, no hemos gastado dinero. ¡Cómo puede alguien mostrar en un papel estar orgulloso de no haber hecho nada en dos años! Es una cosa impresionante. Y a todo esto añadimos las múltiples dudas de quién redactó ese pliego, cómo se redactó, en qué bases se fundamentaron, porque es que esto **(muestra unos documentos)** es lo que utilizamos los ingenieros para proyectar las instrucciones del ministerio: aquí vienen los gálbos, aquí vienen las dimensiones. Yo no sé sobre qué hicieron nada, a quién se nombró responsable del contrato o por qué se tardó seis meses en firmar el contrato. Posteriormente, cuando la adjudicataria se da cuenta a los tres meses, y empiezan ahí las reuniones, ¿dónde está la documentación de todas esas reuniones? Y luego está el futuro, porque con una modificación sustancial del contrato —supongo que todos conocemos la Ley de Contratos del Sector Público—, teniendo en cuenta que cambian las características de la maquinaria y que cambia el número de ellas, va a ser necesaria una nueva licitación probablemente. ¿A qué tiempos nos vamos con una nueva licitación? ¿Habrá que indemnizar al adjudicatario? ¿Habrá que indemnizar a las que se presentaron con otras condiciones? A saber.

Además de todo eso, estamos hablando de la propia ministra. Es decir, la ministra tiene un contrato de 273 millones de euros de licitación que se quedó en 196, si no me equivoco, de adjudicación. No digo que la ministra tenga que estar pendiente de todo, pero, desde luego, con ese importe tendría que haber revisado ese contrato desde su toma de posesión, tendría que haber estado encima y haberlo conocido de manera exhaustiva. ¿Cómo puede presumir —porque encima ha presumido— de decir que se ha enterado cuando lo ha hecho todo el mundo? Pero, ¡cómo puedes presumir de esa incapacidad! ¡Es que eso ya te deja como absolutamente inútil para el ejercicio de ese cargo! ¡Es que es imposible! ¿Cómo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 32

puedes presumir de no estudiar los temas, de no conocerlos, de no saber nada y, sobre todo, de haberlo ocultado durante dos años? Así que reprobación y dimisión, sí, pero no solo de la ministra de Transportes. Esperemos que se lleve con ella a la ministra del sí es sí (**el señor Ramos Esteban: Que dimita todo el mundo y todo el Partido Popular**) y todos los problemas, y ya de paso que se lleve a todo el Consejo de Ministros y se convoquen elecciones. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora Cristina López Zamora. (**El señor Ramos Esteban: También el presidente de la Comisión va a pedir la dimisión de todo el mundo**).

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Gracias, presidente. No te preocupes, yo no voy a pedir la dimisión del presidente de la Comisión.

En el Grupo Parlamentario Socialista desde luego lamentamos el ruido y la desinformación que está generando la derecha en este tema, y también lamentamos su forma habitual de hacer política, que es esta, la del ruido y la desinformación.

Miren, dice la PNL que se ha ocultado información, pero obvia las preguntas que se han hecho en la sesión de control a la ministra y que ha contestado, y a la vez también reconocen en la PNL, en su punto 11, cómo se han puesto en marcha equis medidas, que leo textualmente: ceses inminentes; un grupo de trabajo al que se invitará a participar al Gobierno de las dos regiones más afectadas —Asturias y Cantabria— para hacer un seguimiento de todo el proceso y acortar los tiempos; se ha encargado una auditoría interna en Renfe y ADIF, y se tomarán decisiones para acortar el retraso en la entrega y para que se ponga en marcha la fabricación de manera inmediata. Por tanto, no entiendo cómo se puede decir que no se han buscado soluciones, porque por supuesto que se han buscado, y además en menos de 48 horas.

Lamento, la verdad, la intervención de VOX, cómo intentaba comparar el choque de dos trenes con un momento que se ha vivido aquí, en España, donde en ninguna ocasión se ha fabricado ni producido el diseño de ningún tren. Por tanto, el Gobierno está trabajando en soluciones y no solo en este momento. Es importante señalar cómo desde 2018 el Gobierno de Pedro Sánchez ya ha encargado la compra de más de 345 trenes, y aquí me podría decir su señoría del Partido Popular cómo puede estar orgullosa del Gobierno del Partido Popular, que no encargó la compra de ni un solo tren de cercanías en los siete años de Gobierno del Partido Popular.

Señorías, esta PNL me recuerda a la fábula de la rana y el escorpión. El escorpión le dice a la rana que no la va a picar mientras cruzaban el río, pero en mitad del camino la picó, y la rana le dijo: ¿por qué me picas, si vamos a morir los dos?, y el escorpión contestó: es mi naturaleza. Pues en esta PNL volvemos a ver la naturaleza de la derecha, que es la de la desinformación y el ruido. Desde luego, la naturaleza del Grupo Parlamentario Socialista y del PSOE será la de la solución, y aquí siempre nos encontrarán.

Muchísimas gracias. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora López.
¿Señor Del Valle?

El señor **DEL VALLE RODRÍGUEZ**: No, no la aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Se va a votar en sus términos. Perfecto.

— **SOBRE MEDIDAS PARA INCENTIVAR EL ACCESO A LA VIVIENDA DE LOS JÓVENES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/004871).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 8, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, sobre medidas para incentivar el acceso a la vivienda por parte de los jóvenes. Para su defensa, tiene la palabra doña Ana Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente. Muy buenos días a todos.

Señorías, creo que todos coincidimos en que el principal problema de la vivienda en nuestro país lo tienen los jóvenes, un amplio sector de la población entre 18 y 35 años que, aunque tengan un puesto de trabajo, no se puede emancipar, no pueden salir del domicilio paterno porque no pueden acceder a una vivienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 33

Esta proposición no de ley no es una crítica, tiene la voluntad de llegar a un acuerdo para solucionar la vida a nuestros jóvenes, a la generación de nuestros hijos —en mi caso, tengo dos de más de 20 años con carrera terminada—, que creo que tienen enormes dificultades para construirse un proyecto de vida. ¿Hay una fórmula mágica para esto? No, no la hay. ¿Va a solucionar la ley de vivienda el problema de los jóvenes? No, todos sabemos que no, porque, nos guste o no, el problema está latente y requiere soluciones inmediatas, y estas soluciones no pueden estar expuestas a la inseguridad permanente del mercado y a que no haya oferta disponible donde nuestros jóvenes tienen que vivir, por las mismas razones que los que tenemos ya una edad quisimos alquilar o comprarnos una vivienda donde empezar nuestro proyecto de vida adulta y responsable, y donde quisimos crear nuestra familia.

En esta proposición no de ley pedimos el apoyo del resto de los grupos parlamentario para tres cosas. Somos conscientes de que no hay suelo y hay que ser realistas, incluso las señorías de la izquierda, que quieren implementar que la ley ampare el control de los precios de alquiler, que haya ayudas para pagar la renta de alquiler para todos y que se construya vivienda social para los jóvenes. En todo eso estamos de acuerdo, menos en el control de rentas, claro. ¿Pero cuál es nuestra medida previa a todo eso? Que haya suelo, porque es la principal materia prima para desarrollar una política eficaz de vivienda. Por eso, pedimos establecer un marco jurídico que agilice los procedimientos administrativos para desarrollos urbanísticos cuya finalidad sea la calificación de suelo finalista para desarrollar vivienda asequible para los jóvenes. El suelo es lo primero. Por eso también pedimos que se ponga todo el suelo disponible para creación de vivienda asequible, colaboración público-privada para vivienda en alquiler y con condiciones específicas para construir viviendas para nuestros jóvenes. Y esta medida es transversal, hay que trabajar con las comunidades autónomas para dar preferencia a nuevos usos, aquellos que vayan dirigidos a la construcción de vivienda para jóvenes. Y, por último, la política fiscal. Creo que todos coincidimos en que es la herramienta más ágil para poner vivienda en el mercado a corto plazo, tanto en compra como en alquiler.

Miren, en la ley de vivienda se implantan medidas, pero solo aplicables a áreas de mercado tensionado. ¿Por qué no abrimos la mano y propiciamos un régimen fiscal para la vivienda donde haya deducciones fiscales a la compra de primera vivienda —hemos presentado también una PNL específica al respecto— o también incentivos fiscales a quien alquila una vivienda a jóvenes de entre 18 y 35 años o a quien rehabilite su vivienda y la ponga en el mercado del alquiler? Son medidas que proporcionarían el aumento de la oferta frente a la alta demanda, y la consecuencia directa sería la bajada de los precios del alquiler. Lo que no puede ser es que en España el porcentaje de jóvenes que viven fuera de su hogar de origen pase del 18,7% a finales de 2019, al 17% en 2020 y al 16% en 2022, según el último informe del Consejo de Juventud de España; esta es la cifra más baja desde 1988, es el peor dato de las últimas tres décadas. Mientras en Europa la edad media de emancipación es de 26,5 años, en España es de casi 30 años. Un joven español no se puede permitir pagar los 1373 euros al mes que cuesta una media de arrendamiento en España —datos de enero de 2023— incluso si tuviera un empleo, porque según la última encuesta de la EPA, la cifra de paro juvenil se ha situado en España en el 30%.

Yo ahora mismo —y no es que quiera hacer campaña— estoy sumida en los problemas que tienen los jóvenes en mi municipio, La Laguna. En estos últimos tres años los alquileres han subido un 30%. La oferta de viviendas en La Laguna es insuficiente debido a la escasez de suelo, la inseguridad jurídica y un plan general que lleva atascado desde 2004; también hay unas unidades de actuación difíciles de desarrollar y no se construye ni una vivienda de protección oficial desde hace diez años. Todo esto crea muchísima incertidumbre en los inversores y hace que sea muy difícil satisfacer la creciente demanda de vivienda, especialmente de los jóvenes. Creemos que es crucial crear las condiciones adecuadas para financiar y desarrollar viviendas asequibles, permitiendo a los jóvenes elegir el tipo de vivienda que mejor se adapte a sus necesidades. Esto se llama libertad de elección, pero para eso tenemos que poner las condiciones para que nuestros jóvenes puedan elegir cómo quieren vivir, si quieren comprar o quieren alquilar. También está la rehabilitación de edificios obsoletos y aquellos que no cumplen con los estándares de construcción, que es otra forma de abordar la escasez de vivienda, pero no hay medidas que incentiven la oferta.

En resumen, estamos plenamente convencidos de que hay que trabajar juntos para crear una oferta de vivienda suficiente y asequible para nuestros jóvenes, en mi municipio, La Laguna, y en toda España, mejorando las condiciones de vida y asegurando un futuro más próspero para nuestros hijos.

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 34

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

Agradecemos que ustedes hablen de la situación de la juventud, pero también hay que decir que su análisis está lejos de la realidad. La adquisición de vivienda mediante herencia representa una incontestable minoría, pero, en cambio, para ustedes, los jóvenes que heredan, representan una supuesta mayoría; que los suyos y sus amigos hayan podido heredar no les hace ser una mayoría, y que ustedes solo quieren representar a los que puedan heredar, tampoco.

Hemos presentado varias enmiendas, pero realmente no les aceptaríamos ninguna de sus propuestas, no compartimos ni una de ellas. La nueva construcción que ustedes proponen ni hace falta ni beneficia a los jóvenes; en la mayoría de municipios no hace falta. Si llenaran los pisos vacíos, si devolvieran los pisos de la Sareb a los municipios, habría pisos suficientes. Pero, además, como decía, no nos beneficia. Los planes de actuación urbanística, que ustedes proponen y que ustedes promovieron cuando estuvieron en el Gobierno, se basan en construir, hecho que conlleva construir en las afueras de las ciudades; hecho que comporta la creación de urbanizaciones alejadas de los servicios básicos; hecho que obliga a disponer de un coche particular y una entrada de capital inicial elevada. Ese modelo de urbanismo va dirigido a un perfil muy determinado: a la familia tradicional, asalariada y con un trabajo estable, es decir, un perfil casi inexistente entre la generación joven actual; una generación con difícil acceso al trabajo, con aún más difícil acceso a un trabajo en buenas condiciones y con aún mucho más difícil acceso a la vivienda. Dicho de otra manera, lo que el Partido Popular nos propone hoy no implica absolutamente nada para la mayoría de los jóvenes de este Estado.

De lo que ustedes no hablan en su proposición es del alquiler, cuando la mayoría de jóvenes sí que alquila, si es que pueden emanciparse. De lo que ustedes no hablan es del bajo porcentaje de parque público de vivienda que existe. Lo que realmente necesitamos los y las jóvenes para aumentar las posibilidades de acceso a la vivienda es una regulación de los precios del alquiler, como hicimos en Cataluña, donde demostramos que sí que era posible bajar los precios y a la vez mantener la oferta. Una regulación que —¡cómo no!, como todas las otras leyes progresistas que aprobamos en el Parlament de Catalunya— fue tumbada por el Tribunal Constitucional. Lo que necesitamos es que se apruebe una ley de vivienda estatal que nos permita regular dichos precios, si así lo solicitamos. Lo que necesitamos los y las jóvenes es un reconocimiento de las asociaciones de inquilinos, puesto que ante el chantaje de las inmobiliarias, de los fondos buitres y de grandes tenedores necesitamos hacer respetar nuestros derechos. Lo que necesitamos es que el Estado traspase fondos a los gobiernos que sí que tienen competencias en vivienda para poder ampliar el parque público de la vivienda, porque de seguir con las políticas del Partido Popular y del PSOE —que en poco se diferencian en vivienda—, en pocos años los únicos propietarios de vivienda de grandes ciudades, como Barcelona, serán extranjeros que no residen en esa ciudad.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defender la siguiente enmienda, por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Tomás Guitarte. Tiene usted la palabra.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Muchas gracias.

La carencia de vivienda en el medio rural y en los pequeños municipios no solo es una de las dificultades para el asentamiento de nuevos pobladores, sino también para la permanencia de jóvenes originarios en estas localidades. No existe un funcionamiento efectivo del mercado de alquiler de viviendas en el medio rural, no hay oferta de vivienda de alquiler con condiciones adecuadas de habitabilidad. Sin embargo, curiosamente, sí que existen inmuebles y edificios cerrados que en algunos casos se están deteriorando por falta de uso. Simultáneamente, cada vez es más común el fenómeno de personas que buscan trasladarse al medio rural pero no pueden hacerlo por la falta de vivienda, y eso afecta en mayor medida a la población joven. Sin posibilidad de acceder a un mercado de alquiler que no existe, con la imposibilidad de acceder a la compra de un edificio en estado de ruina y realizar su rehabilitación, la solución acaba siendo marcharse del medio rural, aunque solo sea a la capital de provincia, donde al menos hay cierta oferta de alquiler. Es decir, la ausencia de vivienda es un factor limitante para la cohesión territorial en España; lo es, sin duda, para la cohesión social y para el equilibrio generacional.

La carencia de vivienda pública en alquiler es un factor de despoblación. El parque inmobiliario del medio rural y de las provincias despobladas tiene un problema severo de mantenimiento, de ausencia de eficiencia energética o de conectividad; en muchas de estas comarcas, hasta un 10 % de los edificios está en estado real de ruina. Hay que unir dos hilos, dos políticas: la política de vivienda para jóvenes, como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 35

necesidad social, y la rehabilitación de los edificios, incluida la eficiencia energética y la recuperación de los núcleos rurales. Si no unimos estos dos objetivos, no podremos solucionar ninguno de esos dos problemas y ambos continuarán incrementando el problema de despoblación y la cohesión social y territorial. No debemos olvidar que la competencia en materia de vivienda está asumida constitucionalmente en gran medida por las propias comunidades autónomas. Por todo ello, nos gustaría solicitar la activación de diferentes líneas de actuación para fomentar la creación de un parque de vivienda pública destinada al alquiler en las áreas afectadas por la despoblación, especialmente en los pequeños municipios de menos de 2000 habitantes, así como un programa para la regeneración de estos núcleos urbanos.

Activar un parque de vivienda pública en los municipios del medio rural permite satisfacer, por un lado, la necesidad de un bien básico, pero también incrementar el atractivo de los pequeños municipios y facilitar el asentamiento de personas y familias que pueden establecer allí su proyecto de vida, proporcionando a cada pueblo la oportunidad de crecer demográficamente. La rehabilitación de inmuebles, la intervención sobre los edificios en estado de ruina y la mejora de los espacios públicos en el medio rural no es solo una oportunidad para aumentar la oferta de vivienda, sino que también ayuda a mejorar la imagen y la calidad de vida en los pueblos y en el conjunto del país. Por todo ello, hemos propuesto en nuestra enmienda que esta PNL también recoja la idea de impulsar programas de viviendas de alquiler para jóvenes localizadas en el medio rural y en las ciudades pequeñas de las áreas despobladas, a través de la rehabilitación de inmuebles y la recuperación de edificios en situación de ruina. Esperemos que sea admitida y que se apoye.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para tomar posición los grupos políticos, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Pilar Garrido, tiene usted la palabra.

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

Hoy tenemos una propuesta del Partido Popular que habla de jóvenes y de vivienda, y coincidimos en una única cosa. Es verdad que los jóvenes y las jóvenes tienen casi imposible acceder a una vivienda a un precio asequible, pero esto que hoy vivimos no es un fenómeno atmosférico, esto tiene una razón de ser, y esa razón de ser tiene que ver mucho con el Partido Popular y con las políticas que han desarrollado durante décadas o la falta de políticas públicas de vivienda. Sí han desarrollado políticas económicas con relación a la vivienda, entendiendo la vivienda como una mercancía, como un activo financiero, y al sector de la construcción como un motor de la economía, pero pocas políticas públicas de vivienda. Por lo tanto, nos encontramos en una situación heredada de las políticas que en su momento fueron desarrolladas por el Partido Popular. En ese sentido, quizás hay que hacer un poco de autocrítica.

Por otro lado, las medidas que ponen encima de la mesa a mí me suenan a viejas recetas, recetas ya fracasadas. Parece que el espíritu de Aznar todavía sobrevuela, porque esto de cementar otra vez España, construir, construir y construir... Yo creo que se ha dicho miles de veces que el problema de vivienda en el Estado español no es que no haya vivienda, que no haya oferta de vivienda; el problema es que no hay vivienda a un precio asequible. Se pueden poner en marcha otras recetas, otras políticas que tienen que ver con impulsar las viviendas vacías hacia el mercado y con otra serie de cuestiones que podrían ayudar. Por otro lado, vuelven a los incentivos fiscales y a mí me da también un poco de miedo, porque seguramente son incentivos fiscales a la compra de vivienda. También ha quedado probado que son medidas regresivas —lo decía hasta la OCDE— que acaban incrementando el precio de la vivienda. En definitiva, usted hablaba de libertad de elección, pero eso es una ficción. ¿Qué libertad de elección tiene un joven en España entre alquiler y compra? Eso es totalmente ficticio; ni siquiera tienen la posibilidad de acceder a un alquiler.

Voy terminando. De lo que se trata y lo que necesita este país es un cambio radical de paradigma, una ley de vivienda que garantice en este Estado, por fin, el derecho a una vivienda digna adecuada a todas las personas; que empiece a controlar —ya vamos tarde— las rentas abusivas para que los jóvenes puedan acceder a una renta que puedan pagar finalmente; poner encima de la mesa por parte de todas las administraciones recursos para incrementar ese parque público de alquiler, que es ínfimo y es una vergüenza; acabar con las prácticas especulativas, es decir, que la vivienda cumpla la función que tiene asignada, que es una función social reconocida en la Constitución.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 36

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Señora Garrido, siempre me sorprende que quiera que haya más viviendas, pero que esté en contra de construir viviendas. Es una fórmula que no alcanzo a comprender. **(La señora Garrido Gutiérrez: Luego se lo explico otra vez)**. Bueno, siempre dice lo mismo...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que no entre en un debate, por favor, señora Garrido.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Ciertamente, España es el país con mayor paro juvenil de toda Europa, un 29,3% a cierre de 2022, según los datos publicados este mes de febrero por Eurostat, cuando la tasa media de paro en Europa es de un 18%. Nuestros jóvenes no pueden alquilar, y mucho menos pueden comprar. No solo nos encontramos a la cola de Europa en cuanto a paro juvenil, también en cuanto a viviendas sociales. Nos harían falta 2,5 millones de viviendas de alquiler social solo para situarnos en la media europea. Las nulas políticas de vivienda llevadas a cabo por este Gobierno, unidas a la inseguridad jurídica con la que se encuentran los héroes —porque son héroes— que se atreven a poner su vivienda en alquiler, no han hecho más que favorecer que se reduzca la oferta de viviendas tanto en alquiler como en venta y, consecuentemente, los precios no hacen más que subir. A esto hay que unir la voracidad recaudatoria, tanto por parte de ayuntamientos y comunidades autónomas como del Gobierno central, que hace todavía más complicado acceder a una vivienda asequible: impuestos de sucesiones y donaciones, ITP, IVA, IBI que supone hasta una mensualidad de sueldo y suelos que no permiten urbanizar; medidas demagógicas que ya se han demostrado fallidas, como el control de rentas, y la okupación ilegal y la iniquiokupación como manera de acceder a una vivienda que ampara y fomenta este tipo de delincuencia.

La nueva ley de vivienda, señorías del Partido Popular, que se está tramitando aquí, en el Congreso, choca totalmente de frente con esta proposición no de ley. Ahora mismo está pendiente de las discusiones que están teniendo entre la izquierda a ver quién propone la ocurrencia más absurda y que ahogue más la oferta, pero, no obstante, nosotros la vamos a apoyar. El señor Guitarte ha presentado una enmienda para, como siempre dice, impulsar programas de viviendas de alquiler para jóvenes localizadas en el medio rural y en las áreas despobladas. Pues bien, señor Guitarte, esto es bastante inocuo. Hay que tener en cuenta que lo que no hay es jóvenes en el medio rural; no se fija la población porque haya oferta de viviendas, porque lo que no hay es demanda. Hay muchísima oferta y la vivienda vacía de Soria no va a arreglar la falta de vivienda que hay en Madrid o en Barcelona. Lo que fija población es defender el medio rural, alejarse de las políticas de la religión ideológica de la Agenda 2030...

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

La señora **ESTEBAN CALONJE**: ... y favorecer el trabajo en estos lugares. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, don José Luis Ramos, tiene usted ahora el uso de la palabra.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, presidente. Buenas tardes ya.

No dudamos de la voluntad del Partido Popular ni de su preocupación en materia de acceso a la vivienda para jóvenes, pero, señorías del PP, su voluntad no concuerda con sus hechos. Ustedes este mismo año han votado en contra de 836 millones para políticas de promoción de alquiler asequible, entre otros, para los jóvenes. Han votado en contra de 421 millones del plan estatal de vivienda, consensuado y distribuido entre todas las comunidades autónomas por unanimidad. Han votado en contra del bono alquiler joven, que está suponiendo llegar a casi 270 000 jóvenes de nuestro país, con 200 millones en el 2022 y 200 millones en el 2023. Han votado en contra de partidas para la construcción de 100 000 viviendas al año en este país para las personas con menos recursos, 60 000 de ellas ya en proceso. Claro, señora Zurita, con la voluntad no se construye; se construye con los hechos y con los recursos, y ustedes de nuevo, en su incoherencia, tienen mucha voluntad, tienen mucha preocupación, pero a la hora de apoyar estos recursos votan en contra. Por lo tanto, es totalmente incoherente.

Piden tres cosas en esta PNL. En primer lugar, un marco jurídico que analice los procedimientos administrativos para los desarrollos urbanísticos. Pues díganse al señor Bonilla en Andalucía, planes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 37

generales que tardan diez años en salir. (**El señor Lorite Lorite: Bueno, bueno...**). Es que es una competencia exclusiva de las comunidades autónoma y de los ayuntamientos, no del Estado. Lo mismo ocurre con el tercer punto, también competencia exclusiva de la comunidad autónoma y de los ayuntamientos. En el segundo hablan de implementar una política fiscal, de nuevo la política fiscal. ¿Ustedes creen de verdad que los jóvenes de este país tendrán más fácil acceso a una vivienda por tener una reducción fiscal? ¿De verdad creen sus señorías que esta es la solución en España, que los jóvenes tengan una reducción fiscal? ¡Si ya la tienen! Tienen una reducción del 60 % en el artículo 23 del impuesto sobre la renta, rendimientos netos del capital inmobiliario, y no la tienen del 100 % porque lo quitaron ustedes en el 2014. Lo quitó el PP, señora Zurita, y ahora piden un nuevo marco fiscal que tampoco determinan en la PNL. No sabemos qué quieren reducir, pero ustedes ya en el 2014 lo quitaron, y lo hicieron porque estas reducciones fiscales iban en contra de la neutralidad del impuesto. Por lo tanto, no tienen credibilidad en esta PNL.

Lo que necesitan los jóvenes, y coincido con lo que decían la compañera de Unidas Podemos o el señor Guitarte, en primer lugar, es incrementar el parque público de vivienda y, en segundo lugar, incrementar —y acabo, presidente— la oferta pública, entre otros, para los jóvenes. Estamos hablando de que el Gobierno ha puesto programas dentro del plan nacional, como el programa 5, de viviendas asequibles, se ha puesto el bono alquiler joven, se ha facilitado el acceso a la vivienda para combatir el reto demográfico en los núcleos rurales y, con la preocupación que tiene el PP, cuando traigamos la ley de vivienda a esta Comisión no me cabe duda de que la van a apoyar en beneficio de los jóvenes y de los menos favorecido de este país.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias,

Señora Zurita, sobre las dos enmienda presentadas, ¿alguna posición? ¿Se van a transaccionar, se van a apoyar?

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: En cuanto a la enmienda de Esquerra, absolutamente no, y aceptamos la de Teruel Existe.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Aceptan la del Grupo Parlamentario Mixto, del señor Guitarte?

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

— SOBRE UNA SOLUCIÓN INTEGRAL A LA TRAMA FERROVIARIA DE LA CIUDAD DE IRÚN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/004578).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley, la número 9. Proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), sobre una solución integral a la trama ferroviaria de la ciudad de Irún. Toma la palabra para su defensa don Íñigo Barandiaran.

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

Señorías, imaginen que sobre la M-30 existiera una trama ferroviaria enorme y que a lo largo de toda ella solo hubiera puentes, aproximadamente uno cada cinco kilómetros, o solo existiera uno. Eso es lo que pasa en Irún. Como dice el encabezamiento de la proposición no de ley, Irún es probablemente la mayor ciudad fronteriza del Estado, con más de 65 000 habitantes, donde el espacio ferroviario —al margen de su positivo impacto económico— históricamente ha separado la ciudad en dos con más de 2,5 kilómetros de una trama ferroviaria extensa, basta, ancha, dejando a un lado más del 25 % de la población y con un solo acceso rodado hacia el centro y también hacia otros barrios.

Desde hace tiempo se ha trabajado en una solución adecuada a dicho problema, dando paso posiblemente al pago de una deuda histórica de ADIF con la ciudad. Parecía que estaba encauzado en el año 2011, cuando hubo un acuerdo interinstitucional entre todas las administraciones —la del Estado, la autonómica, la foral y la local—, precisamente en el sentido que estaba indicando ahora, para dar una solución viaria, además de otras ferroviarias. No obstante, y por motivos que no vienen ahora a cuento, más tarde aquel acuerdo fue vetado por ADIF, quien impuso otro que, sin perjuicio de ofrecer una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 38

importante solución en el aspecto ferroviario, también impone otras condiciones que, a nuestro juicio, hipotecan el futuro desarrollo de la ciudad desde el punto de vista urbanístico y social, pero en especial en lo que hace a la comunicación viaria, sin nuevos accesos viarios.

Lo que se propone en esta PNL es facilitar una nueva pasarela a 300 metros de la existente actualmente. En paralelo, con la ejecución de una nueva pasarela peatonal ya prevista, se mantendría la separación entre dos núcleos urbanos diferenciados, dificultando así una comunicación más fluida e incluso otro tipo de problemas de carácter medioambiental. Existe, no obstante, otra propuesta, que es la que fue apoyada por todas las instituciones, incluido quien fuera en su día ministro, el señor Blanco, y que cuenta, además, con la opinión favorable de los equipos técnicos de todas esas instituciones y que, con una inversión irrelevante en comparación con la deuda histórica del Estado con la ciudad de Irún, permitiría superar el defecto de solución propuesto hoy día, que no contempla una nueva solución viaria y que solo contempla una nueva pasarela peatonal para comunicar los dos lados de la ciudad. Además, dicha solución contemplaría sumar un amplio espacio urbano para la ciudad, por lo que no solo es factible, sino que es además deseable, fácil y unánime desde el punto de vista técnico e institucional. Repito, es factible, es barata en comparación con sus resultados y solo requiere una modificación fácil y deseable desde el punto de vista urbano y social.

Nuestra propuesta va dirigida precisamente a esa cuestión, a ese propósito, pero también somos conocedores de la existencia de alguna enmienda a nuestro texto que hemos intentado transaccionar, pero que finalmente no ha podido obtener éxito. Entendemos, no obstante, que esa contraoferta recoge las posiciones de todos los partidos presentes, de todas las instituciones presentes en torno a este problema en Irún, y por eso les vamos a solicitar su apoyo a esta iniciativa y vamos también a solicitar que quienes en un principio no piensan darle su apoyo lo reconsideren y apoyen la proposición no de ley.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para la defensa de la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, doña María Luisa García Gurruchaga tiene la palabra.

La señora **GARCÍA GURRUCHAGA**: Gracias, señor presidente. Buenos días.

Como ustedes saben y ha dicho el señor Barandiaran, Irún es la segunda ciudad de Guipúzcoa y la ciudad fronteriza más grande de nuestro país, y por esa misma condición de fronteriza su desarrollo ha ido siempre estrechamente ligado al ferrocarril. La entrada de España en la Unión Europea y las nuevas modalidades de transporte por ferrocarril han producido cambios y nuevas necesidades, haciendo que las viejas infraestructuras ferroviarias que dividían la ciudad quedaran obsoletas. Hace ya algunos años que el Ayuntamiento de Irún viene trabajando en una solución integral a este tema, recogido todo ello en sus planes generales de ordenación urbana y en diferentes convenios firmados con ADIF, el Gobierno vasco y con la propia Diputación Foral de Guipúzcoa para asegurar la correcta financiación de dichos proyectos de regeneración urbana. Estamos hablando de una transformación crucial del paisaje urbano de Irún, que conlleva la mayor inversión pública de su historia, 70 millones de euros. La Consejería de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno vasco, con el consejero socialista Arriola a la cabeza, ADIF y el Ayuntamiento de Irún, están trabajando codo con codo, y desde aquí queremos animar a la Diputación Foral de Guipúzcoa, dada la importancia estratégica de este proyecto, a que dé cumplimiento al convenio firmado con el Ayuntamiento de Irún en enero de 2019.

En lo que se refiere al nivel de implementación de las obras y, en concreto, a la nueva estación intermodal, quiero subrayar que las obras están ya licitadas y adjudicadas desde diciembre y su inicio es inminente, por lo que, aunque son siempre bienvenidas las acciones en positivo encaminadas a la mejora de las infraestructuras urbanas de Irún, como acabo de explicar y sus señorías saben, están ya en marcha.

En lo que respecta a la nueva pasarela, elemento de ordenación urbana muy importante, también el proyecto está redactado y su financiación asegurada a través del Gobierno vasco, el ministerio y el propio ayuntamiento. El objetivo no es otro que integrar y cohesionar la ciudad favoreciendo el transporte público y, sobre todo, evitando decisiones en menoscabo de la autonomía municipal.

Finalmente, en lo que respecta a la integración de las vías de ADIF, las de Euskotren y la cubrición de las mismas, son proyectos que van integrados, ya que para facilitar el nuevo trazado de Euskotren es necesaria la cesión de unos terrenos por parte de ADIF y así poder reorganizar la playa de vías. Esto actualmente se ve entorpecido por la disposición urbana de la zona. Sería, pues, necesaria una nueva configuración de dicha zona, siendo la mejor solución, probablemente, su demolición. Para poder hacer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 39

frente a esta fase de la transformación urbana de Irún se necesitaría el desarrollo de un nuevo convenio de financiación conjunta entre todas las instituciones, ADIF, Euskotren, Gobierno vasco, Diputación Foral de Guipúzcoa y ayuntamiento. Pongámonos a ello. Irún y Guipúzcoa lo necesitan. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos a la posición de los distintos grupos. Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor don Isidro Martínez tiene la palabra.

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

Algunos de los puntos de esta proposición no de ley me resultan muy familiares porque, aunque se refieren a la Alcaldía de Irún, tratan de cuestiones que en Asturias venimos reclamando desde principios de siglo. Por lo tanto, aunque solo sea por solidaridad ferroviaria, veo con simpatía esta iniciativa, en la que se pretende, entre otros aspectos, la ejecución del proyecto de estación intermodal. En este sentido, sepa esta Comisión que en Gijón, mi ciudad de origen y la población más numerosa de Asturias, está construido desde hace más de una década un túnel de casi 4 kilómetros que atraviesa la ciudad, tiene espacio para tres estaciones subterráneas, pero está sin uso, a la espera de que se construya, al igual que en Irún, una estación intermodal que sustituya a la que se habilitó provisionalmente en 2011 y que es un tendejón impropio de la decimoquinta ciudad de España.

La iniciativa parlamentaria que ha defendido el señor Barandiaran promueve asimismo la integración del espacio ferroviario que depende de ADIF, y también ahí solo cabe estar de acuerdo solidario, porque en el Principado tenemos tres grandes proyectos de integración que atañen a Gijón, Avilés y Langreo —muy avanzado en este último caso—, pero que lleva también muchos años de retrasos, de molestias vecinales y de convenios rotos e incumplidos.

El tercero de los puntos es, por lo que he podido saber, el que despierta mayor polémica en Irún por las discrepancias en el proyecto de cubrición de playa de vías con la conexión viaria entre ambos lados de la ciudad, según la propuesta presentada al Plan General de Ordenación Urbana en el Proyecto Vía Irún 2030. Este proyecto recibió un respaldo político unánime hasta el año 2018, en el que comenzaron las discrepancias, y probablemente ese sea el pretexto de ADIF para no respaldar la propuesta anterior, que data de 2011, y pretender ahora una de mucho menos fuste.

Más allá de las informaciones que he podido leer, no conozco los detalles, pero volviendo a la solidaridad ferroviaria a la que apelaba antes, la realidad es que Irún está partida en dos por un enorme haz de vías, y una cuarta parte de los iruneses viven en unas condiciones de segregación física que es muy urgente corregir y, de hecho, es una de las grandes aspiraciones para llevar a término un urbanismo digno del siglo XXI. En consecuencia, votaré a favor de esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El portavoz del Grupo Parlamentario Bildu no va a hacer uso de la palabra.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor López-Bas.

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

Igual que el señor Martínez Oblanca, nosotros también vamos a apoyar esta proposición no de ley del Grupo Nacionalista Vasco, porque además conocemos perfectamente, como ha dicho la portavoz socialista, la necesidad de que se aborde de una vez por todas en numerosos núcleos urbanos, en muchas ciudades de España, la integración urbana y la transformación urbana que supone el crecimiento de las ciudades que integran o que terminan tragándose infraestructuras ferroviarias. Y yo hablo del caso de la ciudad de Valencia, donde, frente a Irún —que, como ha dicho el señor Barandiaran, la historia viene esperando desde un primer convenio en enero de 2019, pero que hoy es una actualización del convenio que en 2011 ya se firmó por el *lehendakari* Patxi López en aquel momento con el ministro José Blanco—, se da esa situación, con una división de la ciudad en dos partes a través de una vía ferroviaria que también está proyectada para ser soterrada, y cuyo estudio informativo debía haber visto la luz hace un año y haberse entregado ya al ministerio por la empresa que ganó la licitación para realizar ese estudio. Curiosamente, no tenemos noticia de ese informe.

Igual que desde luego mi grupo votará sí a esta proposición, le pediría al señor Barandiaran que, ya que parece que tiene más mano en el ministerio, echase una mano también a los valencianos con el túnel de Serrería para poder llevar el soterramiento de la prolongación sur de esa vía y poder solucionar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 40

el problema de la integración en Valencia. Y, desde luego, a partir de que lo consiguiera, deseamos la misma suerte al menos que él pueda tener en Irún con ese proyecto de transformación y de integración urbana y que se pueda extender también a otras ciudades.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor Rego, del Grupo Parlamentario Plural, no va hacer uso de la palabra. El portavoz del Grupo Republicano, tampoco. Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra doña Pilar Garrido.

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

Hoy hablamos de Irún, una ciudad guipuzcoana con unas características muy concretas que han marcado la vida de las y los iruneses y también el desarrollo de la propia ciudad. Como se ha dicho, es una ciudad fronteriza y además tiene una amplia trama ferroviaria en el entorno de la aduana que impacta de una manera clara en el paisaje urbano. Hace ya más de una década que se vio la necesidad de poner en marcha una reordenación urbana que acabase con esa separación. En definitiva, se trataba casi de recoser la ciudad y que no estuviera partida en diferentes trozos, acabar con esa división histórica entre barrios. En ese sentido, la propuesta plantea una serie de puntos con los que estamos de acuerdo. Estamos de acuerdo y, de hecho, ya están en marcha. Si hablamos de la estación de Renfe, ya hemos dicho que está adjudicada, que está licitada y que, por lo tanto, hace falta que se pongan las pilas todos los agentes para que siga a un ritmo adecuado. En cuanto a la pasarela, también tiene financiación, ya está en marcha, y hay un consenso muy amplio en que sea una pasarela peatonal con carril bici. Con respecto al último de los puntos, que se refiere a la integración del espacio ferroviario de titularidad del ADIF y de Ferrocarril de Vía Estrecha, es algo que habrá que poner en marcha en un futuro y que necesitará de acuerdo y de consenso. Con lo cual, no entendemos muy bien este debate, porque prácticamente estamos todos de acuerdo, por lo menos los representantes, en que es necesaria esa reordenación urbana. Lo que diría es que es necesario sacar esta cuestión de la campaña electoral, porque responde más a una pugna en Irún entre el Partido Nacionalista Vasco y el Partido Socialista, y creo que lo necesario es acordar, sentarse y que todas las instituciones implicadas, que van desde el ayuntamiento hasta el Estado, pasando por el Gobierno vasco y la Diputación Foral, acuerden con sensatez para que finalmente, como digo, se consiga reordenar la ciudad y que los iruneses y las irunesas consigan tener una ciudad mucho más habitable.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Miralles tiene la palabra.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Se trae a debate una proposición no de ley en la que nuestro grupo parlamentario está de acuerdo con tres de los puntos, cuales son culminar la ejecución del proyecto de la nueva estación intermodal en Irún —nos parece que es necesaria—; redactar y ejecutar el proyecto de una nueva pasarela, e impulsar las actuaciones conducentes a la ejecución del proyecto de cubrición de playa de vías con la conexión viaria entre ambos lados de la ciudad, como ha dicho algún compañero. Sí que nos resulta estremecedor el punto cuarto: que un partido de corte separatista nos pida la recentralización del Euskotren como servicio al Estado opresor es, cuanto menos, estremecedor. Esa contradicción también la hace visible el Partido Nacionalista Vasco en esta sede cuando se olvida absolutamente de las conexiones ferroviarias del País Vasco con el resto de España. No se conocen proposiciones por parte del Partido Nacionalista Vasco en esta sede respecto a frecuencias del AVE y respecto a su puntualidad.

Ante esa contradicción, amenaza —al igual que ha solicitado el compañero de Ciudadanos respecto a la integración del tren en Valencia— con traerles a los señores del Partido Nacionalista Vasco —que tienen la capacidad de agarrar al Gobierno de sus partes pudendas y obtener rédito político— a los vecinos de La Chana, de Granada, o a los compañeros de la Plataforma de Infraestructuras de la Costa Tropical, y que en lugar de traer la pancarta en catalán la traigan en la lengua vasca a fin de que, como digo, se consigan los objetivos ante este Gobierno socialcomunista, que, en ocasiones —como digo—, es favorablemente cogido de sus partes pudendas para conseguir objetivos única y exclusivamente del territorio vasco.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 41

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Elena Castillo.

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

Comienzo mi intervención disculpando a mi compañera Bea Fanjul, que ha tenido que ausentarse de esta Comisión y, por lo tanto, debería haber realizado la intervención que ahora paso a iniciar.

Señorías, desde el Grupo Popular, cuando tuvimos conocimiento de que se debatiría esta PNL a propuesta del Partido Nacionalista Vasco, hemos hecho los deberes y nos hemos puesto en contacto con quienes saben de qué estamos hablando aquí: los propios vecinos del municipio afectado, los vecinos de Irún. Del propio texto que ha propuesto el Partido Nacionalista Vasco extraemos dos ideas que merece la pena que hoy pongamos de manifiesto. La primera es que el PNV no está acostumbrado a no salirse con la suya, y la segunda es que el PNV tiene cierta inclinación por el clientelismo. Todo aquel que conozca la realidad de la política vasca es consciente de ello. Pero con esta iniciativa vamos a ser capaces de ilustrárselo al resto de grupos que forman parte de esta Comisión y que llevan años sufriendo su forma de hacer y entender la política.

Les ponemos a todos ustedes en situación. La corporación municipal de Irún, formada por socialistas y por Podemos —quizá desconozcan que el PNV está en la oposición—, el pasado mes de octubre, en su sesión plenaria, estudió en el seno de la misma distintas iniciativas sobre el entorno de la estación. Lo que nos importa precisamente es lo relativo al expediente que tiene que ver con el convenio interinstitucional para la ejecución de una pasarela peatonal —repito, peatonal— junto al edificio de viajeros de la estación. Nos interesa precisamente porque el Partido Nacionalista Vasco se abstuvo en la votación para crear la pasarela y en la modificación del plan general para recuperar la zona de vía de Irún. Y lo hizo por no compartir un modelo que, sin embargo, es el defendido por el Gobierno de socialistas y de Podemos y la propia sociedad irundarra. El pleno de la corporación municipal buscaba que esa pasarela fuera peatonal y no mixta de peatones y con tráfico rodado, como defiende el PNV. Hoy deberíamos respetar la voluntad y la autonomía municipal del Ayuntamiento de Irún, que acordó el carácter peatonal de la referida pasarela, y fundamentalmente habría que asegurarse de que el PNV, ante su fracaso en Irún, no extienda sus tentáculos aquí en Madrid y revierta una decisión del pleno de la corporación.

En Irún se aprobó la brecha ferroviaria que parte y divide a la ciudad en dos y afrontar la necesidad —necesidad más que constatada, por cierto— de zonas de esparcimiento en el centro. La propia ministra visitó la ciudad y entendemos que fue concedora de primera mano de la reclamación de financiación que necesita la ciudad. En Irún se adoptó una iniciativa que no puede ni debe ser torpedeada en Madrid por el Partido Nacionalista Vasco.

Termino ya, presidente. Debido a este cambio respecto a lo acordado en la corporación municipal, les anunciamos la abstención de mi grupo parlamentario, y lo hacemos porque esta iniciativa que nos trae hoy a debate el Partido Nacionalista Vasco está plagada de medias verdades y pretende, como ya he indicado en varias ocasiones, socavar la voluntad de la corporación y el sentir mayoritario de la sociedad irundarra.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para acabar, señor Barandiaran, sobre la propuesta que le ha hecho el Grupo Socialista, ¿se va a aceptar o no? ¿Se va a votar en sus términos?

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Estaba pendiente de la respuesta a una transacción que en principio me han dicho que no aceptaban pero que se lo iban a pensar. No obstante, no tengo respuesta aún.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Vamos a dar cuatro o cinco minutos de tiempo. Mientras, les rogaría a todos ustedes que, si es posible, se sentaran por grupos, para que la votación sea más sencilla. **(Pausa).**

VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Procedemos a las votaciones. Votación sobre la proposición no de ley relativa a impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Número de expediente 161/3286. Se vota en los términos de la transaccional presentada por el Grupo Socialista y el Grupo Parlamentario Popular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 861

7 de marzo de 2023

Pág. 42

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; abstenciones, 7.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a la ejecución del Plan integral de mejora de los servicios de cercanías de Madrid 2018-2025, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Número de expediente 161/4496. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa a fomentar el uso del transporte público, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Número de expediente 161/4616. Se vota en los términos de la transaccional presentada por el Grupo Socialista, Grupo Popular, Grupo Republicano y Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36.

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

Proposición no de ley relativa a impulsar la creación de un registro de sentencias firmes de impagos de rentas de alquiler, presentada por el Grupo Parlamentario VOX. Número de expediente 161/4620. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa a la paralización de la privatización de las torres aeroportuarias, presentada por los grupos parlamentarios Euskal Herria Bildu, Republicano y el señor Rego Candamil. Número de expediente 161/4868. Se vota en los términos de la transaccional presentada por el Grupo Socialista, Bildu, Grupo Republicano y el señor Rego Candamil.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 5; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a la reprobación de la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, presentada por el Grupo Parlamentario VOX. Número de expediente 161/4869. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 19; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre medidas para incentivar el acceso a la vivienda de los jóvenes, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Número de expediente 161/4871. Se va a votar en los términos de la proposición presentada más la enmienda del Grupo Parlamentario Mixto, que ha sido aceptada por el grupo parlamentario proponente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 18; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 9, sobre la solución integral a la trama ferroviaria de la ciudad de Irún, presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), número de expediente 161/4578. Se vota en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; abstenciones, 27.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Muchísimas gracias.

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

Era la una y cinco minutos de la tarde.