



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 201

Pág. 1

## TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> ESTHER PEÑA CAMARERO

Sesión núm. 9

celebrada el martes 29 de octubre de 2024

	<u>Página</u>
<b>ORDEN DEL DÍA:</b>	
Modificación del orden del día .....	2
<b>Proposiciones no de ley:</b>	
— Sobre la recuperación del topónimo de Sierra de Cantabria. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000389) .....	2
— Para el impulso del proyecto de la segunda pista del aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández y sus conexiones ferroviarias y por carretera con los ejes estratégicos de la provincia de Alicante. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001391) .....	5
— Para la conexión de Lleida al corredor mediterráneo de mercancías. Presentada por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya. (Número de expediente 161/001038) ....	10
— Relativa a la defensa del sector del transporte de mercancías por carretera. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/000848) ...	14
Modificación del orden del día .....	19
<b>Proposiciones no de ley. (Continuación):</b>	
— Para garantizar el impulso del tramo de autovía de la A-40 entre la ciudad de Ávila y la A-6, para conectarla con Valladolid y el resto del Noroeste de España. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001383) ...	19

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 2

— Relativa a la bonificación al transporte y los abonos únicos. Presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. (Número de expediente 161/001321) .....	22
— Para promover la movilidad sostenible a través de la intermodalidad tren-bicicleta. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001394) ....	26
— Para impulsar la autovía A-32 en los próximos presupuestos generales del Estado. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001389) .....	29
Proposiciones no de ley. (Votación) .....	34

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

### MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

La señora **PRESIDENTA**: Muy buenos días a todas y a todos.

Si les parece, comenzamos la sesión de la comisión de hoy, cuyo orden del día incluye proposiciones no de ley.

Hay dos cuestiones previas. En primer lugar, hoy no tenemos servicio de intérpretes, así que espero que se acojan a la reforma del Reglamento del 25 de septiembre de 2023 para sus intervenciones.

En segundo lugar, hay una petición de cambio para poder cuadrar las agendas del día. Si no les parece mal, el Grupo Parlamentario Popular nos pide que la proposición número 7 pase a ser la número 2. ¿De acuerdo? (**Asentimiento**). Al no haber ningún problema lo hacemos así.

Asimismo, se pide que la proposición número 6 pase a ser la última. Así pues, si les parece bien, pueden avisar a sus portavoces. (**Asentimiento**).

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

#### — SOBRE LA RECUPERACIÓN DEL TOPÓNIMO DE SIERRA DE CANTABRIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000389).

La señora **PRESIDENTA**: Sin más dilación, comenzamos el debate de las proposiciones no de ley. En primer lugar, el punto número 1. Proposición no de ley sobre la recuperación del topónimo de Sierra de Cantabria, del Grupo Parlamentario Socialista.

En primer lugar, interviene para la defensa de su iniciativa el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Senderos, por un tiempo de seis minutos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Gracias, presidenta.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista presentamos esta proposición no de ley con un objetivo claro: recuperar el topónimo Sierra de Cantabria. Quiero comenzar mi intervención dando las gracias a la Plataforma Por Sierra de Cantabria, a Raquel Zabala, a Blanca Casado, a Salvador Velilla, a Rosa Fresno, a los compañeros del Partido Socialista de La Rioja y a muchos más por el trabajo realizado a favor del reconocimiento de la Sierra de Cantabria.

Como diputado por Álava, para mí es un orgullo traer al Congreso de los Diputados la voz de la mayoría social de los vecinos y las vecinas de la Rioja Alavesa, de la Montaña Alavesa y la Sonsierra riojana. Suele decirse que hay lugares en los que debería ser siempre otoño para poder disfrutar a diario de paisajes increíbles; Rioja Alavesa bien podría ser uno de ellos. Señorías, al sur del Territorio Histórico de Álava se extiende una sierra que, corriendo por tierras de la Rioja y País Vasco, llega hasta Navarra, separando las comarcas de Rioja Alavesa y Montaña Alavesa. Si hay algo que por sí solo define este paisaje es nuestra Sierra de Cantabria. Pero, no es solamente una cordillera, una sierra, un monte, es mucho más; es un símbolo de identidad de nuestra historia, de orgullo de comarca. A principios del siglo XIX comienza la publicación de los grandes diccionarios geográfico-históricos y es entonces cuando esta sierra recibe el nombre de Sierra de Cantabria, conservando el nombre de Toloño para la occidental y Codés para la oriental, conocida en ocasiones con el único nombre de Sierra de Cantabria. Señorías, estas denominaciones se han conservado hasta nuestros días, siendo el nombre

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 3

de Sierra de Cantabria el más empleado por las personas que habitan en la Sonsierra riojana, Rioja Alavesa y Montaña Alavesa. Y todo, y digo todo, porque pese a que en 2007 el nombre principal pasó a ser Sierra de Toloño, siendo Sierra de Cantabria de uso menor frente a Toloño, volviéndolo a intentar en 2018 con un informe favorable a Sierra de Cantabria que no se dio a conocer, quiero recalcar que, durante estos años, ayuntamientos, asociaciones culturales, empresas y muchas bodegas de la comarca plasman en sus productos el nombre de Sierra de Cantabria. Señorías, si nos atenemos a los principios para normalizar un topónimo, la Unesco propone como fundamentales el respeto al uso, el respeto a la voluntad de las poblaciones afectadas, el respeto a los nombres autóctonos y la no traducción de nombres propios. Señorías, esta PNL responde al sentir mayoritario de los ciudadanos y las ciudadanas de Rioja Alavesa, la Montaña y la Sonsierra riojana para recuperar la denominación Sierra de Cantabria para la zona central de la cordillera.

Con todo lo expuesto anteriormente es evidente que, frente a la posición clara de ayuntamientos, asociaciones culturales, bodegas, personas particulares, las Juntas Generales de Álava y el Parlamento de La Rioja apoyando la denominación Sierra de Cantabria, nos encontramos con el cambio a un nombre en contra de la voluntad de la mayoría de los vecinos y las vecinas y que conculca los principios de la Unesco a la hora de normalizar un topónimo. Para la mayoría de las personas que habitan al norte y al sur de la sierra, el nombre con el que se ha conocido y se conoce esta marca geográfica es el de Sierra de Cantabria. Si algo es indiscutible es que, a pesar de los años transcurridos y a pesar del empeño continuo de relegar el topónimo Sierra de Cantabria a un segundo plano, hoy continúa más vivo que nunca. Por todo ello, hemos presentado esta proposición no de ley con el objetivo de iniciar el procedimiento administrativo correspondiente para la correcta ubicación, extensión y el uso de los topónimos; para recuperar el topónimo Sierra de Cantabria para toda la zona central de esta cadena montañosa, manteniendo Toloño para la zona más occidental, tal y como se viene denominando durante los últimos dos siglos. Señorías, Miguel de Unamuno decía que en muchas ocasiones un topónimo basta para adivinar lo que pudo ser la tierra que recibió ese nombre.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Senderos.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda que entiendo que se da por defendida.

Seguidamente, hacen uso de la palabra los portavoces de los grupos parlamentarios que no han presentado enmiendas, por un tiempo de dos minutos y medio, en orden de menor a mayor.

¿Señor Rego? **(Pausa)**. No está. ¿Señora Vaquero? **(Pausa)**. Tampoco está.

¿Señor Ruiz de Pinedo? **(Pausa)**.

¿Señor Gavin i Valls? **(Pausa)**. ¿Señora Granollers? **(Pausa)**.

Tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, presidenta.

Es cierto que tanto Sierra de Cantabria como Sierra de Toloño son oficiales, lo único es que es verdad que uno es preferente al otro y lo que se tendría que hacer es simplemente ponerse de acuerdo sobre esta disparidad. O sea, no hay tanta complicación si hay voluntad política. Yo creo que la tiene que haber por las partes en las diferentes comunidades autónomas y también, lógicamente, por el Instituto Geográfico Nacional. Por tanto, nosotros, estaremos a favor de la enmienda del Grupo Socialista, porque simplemente es decir a las partes que se sienten y busquen una solución normal, justa y que respeten lo que durante doscientos años han estado diciendo los paisanos de allí.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Alonso.

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

El señor **FLORES JUBERÍAS**: Con la venia, señora presidenta.

La PNL que presenta el Grupo Socialista plantea una reivindicación que, en principio, resultaría asumible para nuestro grupo, como es la del cambio de nombre de la parte central de la cadena montañosa que separa La Rioja y Navarra con Álava, denominada en la actualidad Sierra de Toloño, por Sierra de Cantabria. Aunque no es menos cierto que el relato de los hechos que figura en la exposición de motivos resulta confuso, contradictorio y atropellado. Yo confieso que cuando llegué a ese párrafo, en el que se afirma que en el año 2018 el delegado del Gobierno en el País Vasco se dirige al Instituto Geográfico

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 4

Nacional solicitando que se recuperen los nombres tradicionales, Navarra contesta diciendo que el nombre de la Sierra de Cantabria no se utiliza, La Rioja propone un nuevo estudio y el País Vasco responde mostrándose en contra, casi estuve a punto de tirarme por la ventana. Aunque, eso sí, repito, la consecuencia de todo eso nos parece asumible.

Menos asumible nos parecen otros dos aspectos de esta propuesta. La primera tiene que ver con la oportunidad de traer el asunto a esta comisión. Si bien es cierto que la institución competente en materia de denominaciones oficiales de accidentes geográficos es el Registro Central de Cartografía, que está adscrito al Ministerio de Fomento, en la actualidad el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, no lo es menos tratándose de un accidente geográfico, cuyo cambio de denominación afectaría a tres comunidades autónomas; tal vez hubiese sido mejor optar por la Comisión de Política Territorial, de mayor peso o gravedad política, o no optar por ninguna comisión. ¿Por qué trae el Grupo Socialista a esta comisión un asunto que ya ha sido acordado por el Pleno del Parlamento de La Rioja, en fecha tan cercana como el 18 de septiembre pasado, y además por unanimidad de todos los grupos y elevado a la autoridad competente por esta institución? ¿Acaso piensa el Grupo Socialista que el Gobierno socialista va a escuchar a la mayoría socialista de esta comisión más que a los representantes de todos los riojanos reunidos en la asamblea que representa al pueblo de La Rioja?

La segunda tiene que ver con el hecho de que, con su presentación, el Grupo Socialista se esté apropiando de un asunto sobre el que, como acabo de decir, ha recaído una declaración institucional del Parlamento de La Rioja aprobada por unanimidad de todos los grupos de la Cámara. Una mínima cortesía parlamentaria habría requerido del Grupo Socialista que cuando menos hubiese ofrecido a los restantes grupos de esta Cámara, o a aquellos grupos de esta Cámara que están representados en el Parlamento de La Rioja y que suscribieron esa declaración institucional, la posibilidad de suscribir también en el Congreso de los Diputados esta propuesta.

Ante una propuesta que es confusa, que está tan mal redactada que incluso el propio Grupo Socialista ha tenido que enmendar su *petitum* a última hora poniendo un poquito de claridad en lo que se pedía ante una propuesta desenfocada en cuanto a su destinatario y ante una propuesta reiterativa y descortés, este grupo tiene que retirar su apoyo a la misma y votará negativamente.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Flores.

A continuación, para terminar el debate tiene la palabra el señor Barrio, por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **BARRIO BAROJA**: Buenos días.

Gracias, presidenta.

Este es un problema de llamar a las cosas por su nombre y de responder a la realidad. Es un clamor en la Rioja Alavesa, en la Montaña Alavesa, en La Rioja comunidad autónoma y en los municipios que le afectan el hecho de que el nombre es Sierra de Cantabria; y, en este caso, el Instituto Geográfico Nacional, dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, no lo hace y, por eso, tiene que corregir lo que está mal dicho y lo que está mal conocido. Es un error que el instituto tiene que corregir. Al instituto le informé muy mal el Departamento de Cultura y Política Lingüística del Gobierno vasco del Partido Nacionalista Vasco que, por cierto, es socio del Partido Socialista. El Gobierno vasco no le trasladó al Instituto Geográfico Nacional la realidad de las cosas, la realidad de las personas, la realidad de la historia, la realidad de las instituciones, la realidad de las empresas, que conocían a la cadena montañosa como Sierra de Cantabria y, eso sí, a la zona del Monte Toloño, en Labastida, la zona de la parte occidental, Sierra de Toloño; pero a esa zona, a esa parte central de toda esa sierra, Sierra de Cantabria. Es una urgencia que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y, concretamente, el Instituto Geográfico Nacional cambie de criterio en relación con la denominación de Sierra de Cantabria y consoliden ese nombre, Sierra de Cantabria, para esa cadena de montes que toca Álava, La Rioja —claro que sí—, Navarra y también llega hasta Burgos, pero que fundamentalmente separa las dos zonas alavesas de la Montaña Alavesa y de la Rioja Alavesa con distintas localidades y pueblos de La Rioja comunidad autónoma, y desde luego ya se han pronunciado. No hay más que ver los pronunciamientos de todo tipo de entidades públicas y privadas para darse cuenta de lo que estamos hablando. Es decir, la declaración del Parlamento de La Rioja y la declaración de las Juntas Generales de Álava —estas dos declaraciones a instancias del Partido Popular—; la declaración de la Cuadrilla de la Rioja Alavesa; la declaración de la totalidad de los municipios de la Rioja Alavesa y de los de la zona de la Comunidad Autónoma de La Rioja;

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 5

la utilización por la inmensa mayoría de las bodegas de los municipios colindantes con esa Sierra de Cantabria —sabemos de la afectación empresarial que tiene eso en relación con el conocimiento geográfico de la zona— y las asociaciones de todo tipo, incluso creándose una plataforma, a la que yo también quiero saludar aquí, a Salva Velilla y a todos los demás en relación con esta cuestión. Es importante que respondamos y que las instituciones respondan a la realidad social. Alguien ha mencionado a la Unesco, luego está bien claro que está ahí. El conjunto siempre se ha conocido por Sierra de Cantabria y unilateralmente el Instituto Geográfico Nacional cambió ese nombre para dar satisfacción al Departamento Cultural y de Política Lingüística del Partido Nacionalista Vasco, simplemente por eso. Por esa razón, es obligación del instituto y del Ministerio de Transportes cambiar esa denominación. Hay importantes referencias y estudios de Mikel Belasko, Salvador Velilla y otros estudiosos en relación con estas cuestiones. La posición mayoritaria es rotunda a favor de la denominación de Sierra de Cantabria. Es decir, tenemos que recordar que hasta Pío Baroja se refería a la sierra como Sierra de Cantabria. Antes han hablado de Unamuno y vamos a seguir en la línea de los grandes escritores españoles. Pío Baroja se refería a esa zona comúnmente conocida por todos como Sierra de Cantabria.

En relación con la enmienda, votaremos a favor, como no puede ser de otra manera, ya que compartimos el fondo. Yo creo que el señor Senderos ha dado un bajonazo con la enmienda a la totalidad que ha presentado. Efectivamente, es posible que hubiese algún defecto de redacción en la iniciativa original, pero simplemente de redacción. El sentido era mucho más contundente y mucho más claro en la propuesta original, si bien, con el fin de que se arregle esta situación, está incorrección por parte de las autoridades geográficas españolas, votaremos a favor de la iniciativa. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Barrio.  
Entiendo que el autor de la iniciativa acepta la enmienda.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Sí.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

### — PARA EL IMPULSO DEL PROYECTO DE LA SEGUNDA PISTA DEL AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE MIGUEL HERNÁNDEZ Y SUS CONEXIONES FERROVIARIAS Y POR CARRETERA CON LOS EJES ESTRATÉGICOS DE LA PROVINCIA DE ALICANTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001391).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos al siguiente punto del orden del día. Como hemos acordado al principio, se produce una modificación. Afrontamos el punto número 7. Proposición no de ley para el impulso del proyecto de la segunda pista del aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández y sus conexiones ferroviarias y por carretera con los ejes estratégicos de la provincia de Alicante.

Interviene para la defensa de su iniciativa, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular el Congreso, el señor Sánchez, por un tiempo de seis minutos.

El señor **SÁNCHEZ PÉREZ**: Muchísimas gracias, presidenta.

Señorías, un año más, Alicante sigue siendo la 52 de 52 en inversión per cápita de toda España. El Grupo Parlamentario Popular hoy pide a la Cámara el apoyo y soporte a esta iniciativa que tiene por objeto corregir una injusticia con uno de los territorios de España más solidarios, más productivos, al tiempo que más abandonados en materia de inversión por parte del Gobierno. El Gobierno de Pedro Sánchez ha sumido a la provincia de Alicante en estos últimos años en el abandono en infraestructuras, en financiación, en seguridad —ahí están los cuarteles de la Guardia Civil o la falta de iniciativa y de inversión en materia de las comisarías de Policía Nacional—, también en agua y, como el resto de comunidades autónomas, también recientemente en inmigración. Hoy traemos a esta Cámara una proposición no de ley que no solo tiene que ver con la mejora de las infraestructuras en el conjunto de España, sino también con un llamamiento a la justicia con la provincia de Alicante.

Antes de cualquier otra consideración, me gustaría clarificar una cuestión de vital relevancia. Invertir en Alicante es invertir de manera inteligente también en el conjunto de España. Invertir en infraestructuras, en financiación para los servicios públicos y en agua es invertir en España. Les voy a poner un ejemplo. Cada metro cúbico de agua utilizado en Alicante tiene una repercusión económica de 10,5 euros, es decir, una rentabilidad de 10,5 euros; mientras que la media nacional no supera los 3 euros por metro cúbico. Es decir, el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 6

retorno para el conjunto de España es extraordinariamente favorable —vía IRPF, vía Seguridad Social o IVA—, y estamos hablando solo de agua. Otros dirían de forma más gráfica que invertir en Alicante es un buen negocio para España, pero, además, es un acto de justicia que hoy no se está produciendo con el Gobierno de Pedro Sánchez. Alicante es la quinta provincia en población y nuestra aportación al PIB nacional es más que relevante; sin embargo, somos la última, como decía antes, en financiación y en inversiones. Hablamos de infraestructuras estratégicas, me atrevería a decir críticas, que no pueden esperar y cuya puesta en marcha es esencial para la competitividad de la provincia de Alicante. **(Rumores).**

La señora **PRESIDENTA**: Disculpe un momento, por favor.  
¿Pueden bajar el tono? Es difícil escuchar.

El señor **SÁNCHEZ PÉREZ**: Lo que más sorprende es la actitud del Grupo Socialista con su enmienda transaccional que, por supuesto, no vamos a apoyar.

Señores del Grupo Socialista, ¿volvemos a las promesas? ¿Volvemos a justificar el abandono del Gobierno de Pedro Sánchez a la provincia de Alicante? ¿Volvemos a evadir responsabilidades? ¿Volvemos a decirles a los pasajeros de cercanías de la provincia de Alicante que tienen que seguir esperando? Señores del Partido Socialista, ¿volvemos a decirles a todos los alicantinos que no tendrán una segunda pista en su aeropuerto, tan solo un arreglo en un edificio de este? ¿Volvemos a planes a largo plazo que nadie ve y volvemos a prometer lo que ya se prometió y no se cumplió, como es el caso de la variante de Torrellano?

En relación con el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández, una puerta internacional de nuestro país, es una infraestructura crítica para nuestra provincia y también para el conjunto de España. Sin la segunda pista, las previsiones de crecimiento apuntan a un colapso en su funcionamiento, así lo indican todos los informes técnicos, lo cual pondría en riesgo cerca de 800 millones de euros al año y la creación de casi 15000 puestos de trabajo. Cuando se vaya a votar esta proposición no de ley hoy aquí, pido a los miembros de esta comisión que piensen en esos 15000 puestos de trabajo que están en juego con la segunda pista del aeropuerto de Alicante. Estamos hablando de ejes estratégicos. La ampliación del tercer carril de la A-7 entre Alicante y el aeropuerto es una prioridad para descongestionar el tráfico y garantizar la seguridad de los ciudadanos de una de las provincias que más turistas recibe en verano de toda España. Además, la Comisión Europea ha identificado la conexión ferroviaria entre Alicante y Elche pasando por el aeropuerto como prioritaria, cosa que no hace el Gobierno socialista de Pedro Sánchez. Hablamos de la liberalización de peajes y de la modernización de la línea C1. ¿Cuánto tiempo más tienen que esperar los ciudadanos de la provincia de Alicante para poder tener un sistema de cercanías modernizado, rápido y ágil que los pueda llevar a sus casas o a sus puestos de trabajo en un tiempo competitivo? Y, por supuesto, la variante de Torrellano, conectando de manera directa el aeropuerto con la capital de la provincia de Alicante. Uno de los aeropuertos más importantes de España, el quinto en tráfico y, sin embargo, el único de los más importantes de España que todavía sigue sin estar conectado con la capital de la provincia. ¿Cuánto tiempo más tienen que esperar los ciudadanos de la provincia de Alicante?

Como les decía, invertir en Alicante es rentable para España. La provincia de Alicante quiere seguir aportando riqueza a España, pero necesitamos salir de la situación de abandono en la que nos ha sumido durante estos últimos años el Gobierno de Pedro Sánchez. Estamos hablando de agravios históricos. El presidente de la Generalitat Carlos Mazón ha dicho que ya basta: basta del abandono a la provincia de Alicante, basta del abandono a la Comunidad Valenciana, muy especialmente en materia de financiación. Sin embargo, ¿qué es lo que encuentra como respuesta por parte del Gobierno socialista? La nada. Exigimos justicia y exigimos respeto. No estamos solos, también están tras nosotros las Cámaras de Comercio de Alicante, de Castellón, de Valencia y la Confederación Empresarial de la Comunidad Valenciana, como así lo han mostrado en sus últimas declaraciones. Señorías, no se puede seguir abandonando a la provincia de Alicante de esta manera. Los alicantinos han demostrado con su esfuerzo que están preparados para ser un referente en el Mediterráneo y en el conjunto de España, pero necesitamos el apoyo del Gobierno, no el abandono. Es una cuestión de justicia, de dignidad y de respeto hacia una provincia que ha dado tanto y ha recibido tan poco del Gobierno socialista.

Hoy solicitamos a esta comisión el apoyo de todos los grupos parlamentarios para sacar adelante esta iniciativa y que sea un grito al Gobierno; una iniciativa que se ajusta a los principios de justicia, pero también de interés general para el conjunto de España. Por parte del Partido Socialista durante estos últimos años no solamente ha habido abandono, sino además justificación y connivencia con el Gobierno socialista. Por tanto, el Partido Popular solicita en esta comisión que salga adelante esta iniciativa para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 7

poner negro sobre blanco en una injusticia que se ha venido produciendo durante los últimos años. Insisto, la 52 de 52 en materia de financiación en el conjunto de España.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Sánchez.

A continuación, y para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Poblador por un tiempo de cuatro minutos.

La señora **POBLADOR PACHECO**: Gracias, presidenta. Buenos días, señorías.

Buenos días, señor Sánchez. Nos conocemos porque coincidimos cuando usted fue el presidente de la Diputación de Alicante durante varios años y yo la subdelegada del Gobierno durante esos años. Así pues, le voy a decir, de verdad, señor Sánchez que el dato mata el relato. Señorías, nunca la Comunidad Valenciana ni Alicante recibieron tantos recursos como en estos seis últimos años del Gobierno de Pedro Sánchez. Y lo sabe usted, señor Sánchez.

Cuando llegamos al Gobierno en 2018 —y ya que me ha sacado las infraestructuras hídricas—, la provincia de Alicante era un auténtico erial en infraestructuras de movilidad, pero también en infraestructuras hídricas. Solamente entrecorrido: Más de 600 millones hemos puesto para que nuestra provincia no se vea afectada por unas DANA como la de 2019. De verdad, no nos den lecciones de dinero en la Comunidad Valenciana, ni en Alicante. ¿Recuerda cómo eran los accesos al aeropuerto de Alicante Miguel Hernández? Hombre, yo creo que sí, porque más de una vez coge el avión.

Según los datos —solo voy a dar uno—, AENA este año ha invertido 1000 millones para licitar en la Comunidad Valenciana, solo el 60% van a ser para la provincia de Alicante. Pasaremos de 16 a 26 millones de pasajeros al año en los próximos años. Por lo tanto, el aeropuerto de Alicante es un referente y no gracias a ustedes. Les recuerdo que fueron ustedes los que aprobaron en 2021 el DORA, el reglamento regulador aeroportuario quinquenal; es decir, privatizaron AENA. AENA aplica criterios técnicos y no políticos porque AENA, que es el principal gestor aeroportuario del mundo, lo que no quiere son pistas ni aeropuertos vacíos, como lo que pasó en Castellón bajo la gestión del Gobierno autonómico del Partido Popular. Así que AENA y, por tanto, el Gobierno de España dicen sí a las ampliaciones de Alicante y Valencia teniendo en cuenta criterios técnicos, señor César Sánchez; no como el señor Mazón, que decide algo y, *a posteriori*, pide un informe para ratificar su decisión.

Señoría, señor César Sánchez, saben muy bien que el programa de inversiones de AENA viene determinado por el DORA, Documento de Regulación Aeroportuaria. Le vuelvo a recordar que se aprobó en la época del Gobierno del Partido Popular. Por lo tanto, existen, señorías, foros técnicos rigurosos y periódicos donde se tratan las necesidades de infraestructura de transporte y, en un asunto como este, el Gobierno de España no actúa a golpe de declaración como viene haciendo en la provincia de Alicante el señor Mazón.

En la actualidad, el aeropuerto de Alicante Miguel Hernández cuenta con unas instalaciones modernas, seguras, con capacidad suficiente y precios competitivos para atender la demanda de tráfico aéreo y garantizar las necesidades de movilidad. Le recuerdo —ya que dice que nosotros no hemos hecho nada en el aeropuerto— que creo que con ustedes no recibieron ningún premio. Año 2022: mejor aeropuerto de 15 a 25 millones de pasajeros de Europa. Año 2023: mejor aeropuerto accesible de 15 a 25 millones de pasajeros de Europa, Premio CERMI Comunidad Valenciana 2023, categoría accesibilidad universal. Mejor aeropuerto de 15 a 25 millones de pasajeros de Europa en ACI ASQ. O sea, todos estos han sido premios que se han recibido con el Gobierno socialista. Así que lecciones, ni una. La voluntad de AENA es la respuesta a la demanda futura de este aeropuerto, siempre siguiendo criterios técnicos como el máximo respeto al medioambiente.

Resumo rápidamente lo que nos piden también respecto al tercer carril de la A-70. En este punto está liberado el tramo entre El Campello y Monforte del Cid hasta el 15 de febrero del 2025. Y respecto a la variante de Torrellano. Mire, mientras gobernaron ustedes no hicieron absolutamente nada. Yo les voy a decir que, actualmente, está en redacción a cargo de ADIF el proyecto de la fase A1 de la variante de Torrellano, conexión con el aeropuerto Alicante El Altet. Por otro lado, en mayo 2023 se inició el procedimiento de información pública y audiencia del estudio informativo complementario de la variante de Torrellano, que se corresponde con la fase II y permitirá eliminar la inversión de marcha existente en la estación de San Gabriel y levantar las vías que discurren en la fachada marítima entre el aeropuerto y la ciudad de Alicante.

La señora **PRESIDENTA**: Debe ir terminando, por favor.

La señora **POBLADOR PACHECO**: Voy terminando.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 8

La señora **PRESIDENTA**: Debe terminar ya.

La señora **POBLADOR PACHECO**: De verdad, señor Sánchez, les pedimos que no hagan demagogia con las infraestructuras en la provincia de Alicante. Usted sabe igual que yo cómo estaba la provincia de Alicante: todos los proyectos en un cajón. Nuestra comunidad es un destino referente. Nuestra provincia es un destino referente gracias al Gobierno de Pedro Sánchez y gracias al Gobierno de Ximo Puig.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, hacen uso de la palabra los diferentes grupos parlamentarios.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Rego. **(Pausa)**.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, señora Vaquero. **(Pausa)**.

Por el Grupo Parlamentario Bildu, Ruiz de Pinedo. **(Pausa)**.

Por el Grupo Junts per Catalunya. **(Pausa)**.

Por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Granollers por dos minutos y medio.

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

Es una lástima que mezclen reivindicaciones históricas, como son infraestructuras viarias y ferroviarias, con las ampliaciones de una pista. Además, en la exposición de motivos se citan las segundas pistas en los aeropuertos de Gran Canaria y Bilbao. Sepan que en los dos casos son pistas infrautilizadas en la actualidad. Por lo tanto, nombrarlas es ir en su contra. Estas obras tienen un fuerte impacto ecológico y, en el caso de la segunda pista del aeropuerto de El Altet, más en el supuesto de realizarse en Agua Amarga. Hay unos aguamolls muy cerca de la costa que sufrirían un daño irreparable. Por otro lado, situarla al sur del actual campo de vuelo, implicaría la expropiación de terrenos del término municipal de Elx, donde hay viviendas y explotaciones agrarias.

Al contrario de esta ampliación con la que no estamos a favor, sí estamos a favor de las mejoras ferroviarias y viarias que se proponen. Estas mejoras no solo darían servicio al aeropuerto, sino también a las áreas metropolitanas de Alacant en l'Alacanti y Elx en el Baix Vinalopó. Mejoras que, por cierto, sufren atrasos de décadas. ¿Les suena que sufran estos atrasos? De hecho, Esquerra Republicana en el País Valencià, hace tres años, presentó también una PNL referida a la conexión ferroviaria con el aeropuerto, el único aeropuerto con más de 10 millones de pasajeros en Europa que todavía no tiene esta conexión; un ejemplo evidente de cómo los presuntos beneficios del turismo de masas ni siquiera sirven para dotar al territorio de las infraestructuras necesarias.

La segunda pista del aeropuerto, por tanto, no es prioritaria. Prioritario es poner en servicio las terminales infrautilizadas. La T1 está cerrada a cal y canto desde el año 2011 y la T2 solo sirve para la aviación privada. Prioritario es mejorar los servicios que ofrecemos a los pasajeros. Prioritario es coordinar rutas a través del Mediterráneo, sobre todo con las ciudades del norte de África y dejar de incrementar permanentemente destinos desde el norte y centroeuropeos de turismo étlico a todos los municipios de la franja costera entre el mar Menor y Gandía.

Para terminar, déjenme cuestionar que la segunda pista supondría una inversión de 800 millones y 14800 empleos. Alacant y el País Valencià son destinos turísticos exitosos, pero con una renta per cápita de las más bajas del Estado. Los empleados de AENA en El Altet son prácticamente los mismos que tenían a finales del siglo pasado cuando había un tercio de tráfico y usuarios que hay ahora mismo; un incremento de cifras espectacular que, de momento, no ha repercutido en más y mejor ocupación.

La señora **PRESIDENTA**: Debe ir terminado.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Termino.

Por todo lo expuesto, nos vamos a abstener en esta propuesta.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Granollers.

A continuación, tiene la palabra el señor Ibáñez por el Grupo Parlamentario SUMAR.

El señor **IBAÑÉZ MEZQUITA**: Moltes gràcies, senyora presidenta.

Es evidente que la provincia de Alacant no está bien considerada en los presupuestos y es una de las exigencias que desde Compromís hemos hecho, una provincia con más de 2 millones de personas y, a pesar de ser la quinta en población, es la última en presupuestos en infraestructuras.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 9

La propuesta del Grupo Popular tiene cosas que nos gustan y, por tanto, le hemos solicitado la posibilidad de votar por puntos. Es imprescindible que en los próximos presupuestos generales del Estado incluyan la variante de Torrellano, no por la costa, como han pedido los vecinos, sino por el interior, y que, por tanto, esto se vea reflejado, como anunció el propio ministro. Pero pensamos que esta cuestión, ya que es fundamental que un aeropuerto de dicha importancia esté conectado con ferrocarril y esto va en la línea de la próxima ley de movilidad sostenible —que espero que esta Cámara apruebe con la mayoría aplastante de la coherencia de descarbonizar el transporte—, no puede ir de la mano de ampliar nuevas pistas. Es ahí donde no estamos de acuerdo con el Grupo Popular, porque el propio plan director de AENA destaca que esta segunda pista pondría en una situación grave y destruiría la biodiversidad de las zonas húmedales, particularmente del Saladar de Agua Amarga. Por tanto, nosotros no estaremos de acuerdo.

También estamos de acuerdo en la importancia de mantener la liberalización de la AP-7 entre El Campello y Monforte del Cid y no entendemos cómo el ministro Puente sigue sin anunciar su liberación total y permanente. Ya en la anterior comparecencia sobre esta temática, le dijimos que no nos parecía bien que fuera solo para los turistas o los madrileños que vienen a Alicante, que tenía que ser una infraestructura pensada para los vecinos y las vecinas; luego dijo que sí, que lo ampliaba hasta febrero. Creo que la gente en Alicante merece que sea una medida irreversible y permanente. Efectivamente, aquí hoy también se ha hablado de la importancia de tener en cuenta a los vecinos y por ello pensamos que, en la cuestión del tercer carril, es importante que se tengan en cuenta las demandas correctoras de los vecinos de Villafranqueza.

Y, por último, creo que es fundamental que este debate no solo sea de infraestructuras, porque efectivamente Alicante necesita tener un aeropuerto digno, con buenas condiciones laborales para sus trabajadores, pero más turismo no supone mayor progreso económico; de hecho, supone empobrecimiento de las comarcas de Alicante. Y con esto termino, para nosotros es fundamental que se dote de un plan director de turismo a la ciudad de Alicante que invierta en protección y promoción de su patrimonio artístico, cultural y natural, pero que entienda que el turismo no es el único sector económico.

Por todo ello, votaremos no a la ampliación de la segunda pista y sí a la importancia de conectar El Altet.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Ibáñez.

Para terminar el debate, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, el señor García.

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

Es todo un honor para mí, como diputado de la provincia de Alicante, defender los intereses de mi provincia, una provincia que ha sido ninguneada y machacada por este Gobierno. Como bien se ha dicho, es la provincia número 52 de 52 en los presupuestos generales. Es la quinta provincia en PBI; siendo una de las provincias que más aporta al Estado, vemos nuevamente como el Gobierno de España le da la espalda.

Los que hemos trabajado en el aeropuerto de Alicante hemos visto la evolución de la terminal 1 a la terminal 2 y luego a la nueva terminal. Sabemos las carencias y deficiencias que tiene el aeropuerto: una falta de conexión férrea que se posterga durante años, que ninguno, ni unos ni otros, han sido capaces nunca de resolver; un taponamiento en las vías férreas, con la conexión férrea que conecta Alicante con Murcia sin electrificar, y sin esa variante por Torrellano, tan necesaria, que por fin tendría conexión con el aeropuerto. Hace poco hemos visto cómo por fin se inauguraban las vías de acceso al aeropuerto, consiguiendo dos carriles en cada dirección, pero nuevamente nos encontramos con un tapón: por la parte sur, nos encontramos una carretera de una sola dirección en la salida de El Altet y luego la utopía de la AP-7, donde seguimos teniendo un tapón un día sí y otro día también, sobre todo, entre los tramos del aeropuerto y el túnel de San Juan. Es importante reivindicar la provincia de Alicante de una vez por todas, y de que unos y otros dejen de marear y de decir que se conocen o se dejan de conocer. Ustedes, tanto unos como otros, han gobernado y han tenido posibilidades de hacer cosas y al final no han hecho nada.

Si ustedes no lo saben, el aeropuerto de Alicante es el aeropuerto de seguridad de Barajas, es decir, cuando el aeropuerto de Barajas sufre una emergencia es el aeropuerto de Alicante-Elche, con nombre clave LEAL, el que recibe los vuelos, por lo cual no solamente es una necesidad por la cantidad de volumen de pasajeros, que año tras año crece, sino también por seguridad para el resto de aeronaves que circulan por España. Es prioritario y, si en la versión de la que ustedes hablan no podemos tocar la pista, existe la otra solución, que sí, que tendrá consecuencias, pero es más que necesaria porque el aeropuerto de Alicante es puerta de entrada.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 10

Y a ustedes que dicen que defienden la provincia de Alicante y que el turismo no significa nada para Alicante, que hay que buscar otra vía, les recuerdo, y a todas sus señorías, que el turismo significa para Alicante el 25% de los ingresos, es decir, el 25% del PIB. Si ustedes encuentran una sustitución a ese 25% del PBI, por supuesto nosotros estaremos encantados de barajarla, pero, mientras tanto, la del turismo nos da de comer, y muchas familias dependen del trabajo del aeropuerto en Alicante, se lo digo en primera persona, porque aún conservo muchos compañeros y amigos que siguen trabajando allí.

Hablan ustedes de que hay las mismas personas trabajando; claro, cuando AENA trocea el pastel de tantas formas que da alas a que las empresas sean de *autohandling* y los trabajadores vayan directamente con la lengua fuera y los talones pegados en el culo para sacar los tiempos en el *slot*, lógicamente se mantienen. Mientras ustedes mantengan, prácticamente, una política de trocear el pastel a unos niveles que machaca directamente a los trabajadores del aeropuerto, tendremos esas consecuencias.

Voy terminando, señora presidenta. Por supuesto, vamos a decir que sí a las dos pistas del aeropuerto de Alicante; vamos a decir sí a la conexión férrea con el aeropuerto, de una vez por todas, por favor; sí a la variante de Torrellano y a la electrificación de las vías férreas que nos unen con Murcia; sí al tercer carril; sí a quitar no solamente el peaje entre Monforte y El Campello, sino también a todos los que todavía permanecen, como el de la parte sur de la Vega Baja; en definitiva, sí a Alicante, sí a los alicantinos y, por supuesto, no a este Gobierno, que continúa dándonos la espalda.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor García.  
Señor Sánchez, ¿no sé si acepta o no la enmienda?

El señor **SÁNCHEZ PÉREZ**: No.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Y la votación por puntos?

El señor **SÁNCHEZ PÉREZ**: Sí.

La señora **PRESIDENTA**: De acuerdo.

### — PARA LA CONEXIÓN DE LLEIDA AL CORREDOR MEDITERRÁNEO DE MERCANCÍAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/001038).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el orden del día.

Pasamos al punto número 3, proposición no de ley para la conexión de Lleida con el corredor mediterráneo de mercancías, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

Tiene la palabra el portavoz del grupo parlamentario, el señor Gavín i Valls, por un tiempo de seis minutos.

El señor **GAVIN I VALLS**: Como no tenemos traducción, me repartiré el tiempo, pero, en todo caso, iré muy rápido.

En primer lugar, la conexión de la terminal de Torreblanca, en Lleida, de ancho internacional, es una petición que responde a tres o cuatro razones principales. Primera, es una anomalía territorial, reivindicada por todas las Administraciones de todos los colores políticos, que entre Zaragoza y Barcelona el corredor mediterráneo de ancho internacional para mercancías circule por Flix, Mora y Caspe, pero deja fuera a Lleida y toda su zona de actividad económica. Como digo, es una anomalía que se ha pedido siempre que se corrija. Además, se está desarrollando un gran sector de actividad económica, que probablemente será uno de los más grandes de Cataluña, con 1200 hectáreas de sector y 400 en primera fase, financiado por el Banco Europeo de Inversiones, para definir un desarrollo público-privado. Esta zona de actividad está en un contexto territorial, y son datos del año 2023, de 3000 millones de exportaciones, 4000 millones de importaciones, 2500 empresas exportadoras. Entre la A-2 y la AP-2 circulan 15 000 camiones cada día y se prevé que este sector pueda generar unos 13 500 camiones diarios y, por tanto, es imprescindible un trasvase modal de la carretera al ferrocarril, absolutamente imprescindible. Este sector de la actividad económica tenía el plan director aprobado y el estudio informativo de la terminal ferroviaria y, por tanto, se prevé que muy pronto se va a aprobar definitivamente. Luego, salió una información sobre ciertos retrasos de informes entre administraciones para resolver el tema de la conexión ferroviaria con la red. Por eso, hemos presentado una iniciativa para pedir que Generalitat, ministerio y ADIF colaboren en hacer una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 11

serie de medidas que están previstas, el ministerio ya ha anunciado algunas de ellas, como, por ejemplo, los apartaderos ferroviarios de 750 en esa ruta, y que se redacte de una forma paralela las actuaciones de este entorno y se hagan pensando en el proyecto de implantación del ancho internacional.

Hemos presentado una transacción que intenta recoger cuestiones de la enmienda Socialista y de Esquerra y, por tanto, pensamos que el texto está consensuado. **(Termina su intervención en catalán).**<sup>1</sup>

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Gavin.

A continuación, intervienen, por un tiempo de cuatro minutos, los portavoces de los grupos parlamentarios que han presentado enmienda. En primer lugar, la señora Granollers, del Grupo Republicano.

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

Tenemos claro que el Estado español está a la cola de Europa en lo referente al transporte de mercancías por ferrocarril, es un tema que se ha hablado en numerosas ocasiones —estamos entre un 4 % y un 5 %, mientras que en Europa la media está entre el 18 % y el 20 %—, como también está claro que las infraestructuras, en el caso de Lleida, están anticuadas y con muchos años de desinversión. Las comarcas de Lleida son grandes productoras del sector agroalimentario y las infraestructuras tendrían que ser acordes para facilitar el transporte del polo económico que en estos momentos son les comarques de Lleida. Es de vital importancia la conexión con los puertos, como también la conexión desde Lleida hacia Europa, pero a nuestro grupo le preocupa también el modelo completo ferroviario. Ahora mismo implantar el tercer hilo en una línea que tiene una sola vía nos parece una solución temporal. Este es el motivo de nuestra enmienda, y aprovecho para agradecer al grupo de Junts haber llegado a este acuerdo entre Junts y el Grupo Socialista y poner el modelo completo ferroviario sobre estas líneas que deben ser estructurales para Lleida.

El modelo territorial de movilidad sostenible ha de basarse en el ferrocarril, pero, pensando más allá del AVE, mercancías y rodalies, también tiene que dar servicio a recorridos intermedios entre municipios, como puede ser Lleida y Almacelles o Lleida y Les Borges Blanques en Vilafranca, Vilanova i la Geltru, Sitges o Valls, más todas las poblaciones de estos recorridos. Pensamos que con esta enmienda y con estas ampliaciones Lleida tiene que interconectarse, y lo haría más que solo con mercancías. Por eso pensamos que la enmienda transaccional es una buena enmienda, igual que esta proposición no de ley propuesta por Junts, que también nos parece muy idónea, y más pensando en las comarcas de Lleida. Por este motivo vamos a votar favorablemente la propuesta.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Granollers.

A continuación, tiene la palabra el señor Rodríguez, por el Grupo Parlamentario Popular, por cuatro minutos.

El señor **RODRÍGUEZ SERRA**: Gracias, presidenta.

Efectivamente, esta proposición no de ley tiene por objeto dotar de una estación ferroviaria intermodal a un polígono importante que se está planificando en el área de Lleida y que permitirá dar salida de forma importante al sector agroalimentario de Lleida. La proposición no de ley solicita también la implantación del tercer hilo entre Lleida y Sant Vicenç de Calders. A nosotros en principio nos parece positiva la proposición no de ley, tanto dotar de la estación a un importante polígono que habrá al sur de Lleida como facilitar la conexión con ancho estándar entre Lleida y Sant Vicenç de Calders, pero creo que hemos de hacer algunas consideraciones. Por ejemplo, a inicios de verano ADIF licitó el proyecto para introducir mejoras en la línea Zaragoza-Lleida-Tarragona para posibilitar el transporte de mercancías con *trailers* o con remolques para pasar de la carretera directamente al tren. Esto por un lado. Por otro lado, tanto la asociación FERRMED como también la revisión de la Red Transeuropea de Transportes que se aprobó en abril de este mismo año en el Parlamento Europeo fijan como un objetivo el hecho de que haya ancho estándar entre Zaragoza, Lleida y Tarragona.

Ese es el objetivo de nuestra enmienda: que no solo este importante polígono de Lleida se conecte con Tarragona o con el corredor mediterráneo, sino también que las empresas de Lleida puedan circular sus mercancías con ancho estándar hacia el resto de la península. Creemos que este es un elemento importante que debería recoger esta proposición no de ley, pero desgraciadamente este apartado no lo contempla, y creemos que sería bueno para las empresas de Lleida y bueno para el sector agroalimentario

<sup>1</sup> En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 12

de Lleida que esta posibilidad de movilidad fuera también con el resto de la península y no exclusivamente con el corredor mediterráneo.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Para finalizar la defensa de las enmiendas, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Marqués.

El señor **MARQUÉS ATÉS**: Gracias.

Señorías, este grupo apoya el desarrollo del área de Torreblanca para que Lleida gane en competitividad y conectividad. Es un proyecto estratégico para la prosperidad de la provincia de Lleida, como tuve ocasión de compartir con el sector empresarial y sindical agrupado en torno al Fòrum Secore, que visitó el Congreso el pasado mes de junio. En este sentido, estamos dando pasos en la buena dirección en un proceso que ha sufrido, es verdad, cierto letargo en la tramitación del plan director autonómico, ya de por sí complejo y multisectorial. Por eso la Generalitat y el Ayuntamiento de Lleida se han comprometido, en un encuentro reciente entre el presidente Illa y el alcalde Larrosa, a agilizar los trámites urbanísticos, en una muestra clara de apuesta por este proyecto. En este caso, y dado su interés para lograr la conexión del polígono, era fundamental que las administraciones territoriales tomaran la iniciativa y promovieran la tramitación de la solicitud de conexión de la infraestructura ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General y lo hicieran además de forma rigurosa. Por eso ADIF se puso en contacto el pasado mes de marzo con la Dirección General de Infraestructuras de la Generalitat con el objeto de materializar esta solicitud, que este grupo espera pueda concretarse pronto para completar con éxito el proceso de armonización.

Para el proyecto que se pide en la proposición, tenemos que seguir las orientaciones de la Unión Europea en el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte y, en este sentido, compartimos, —y por eso hemos llegado a este acuerdo de transacción— que hay que avanzar en la evaluación del ancho estándar en el trayecto ferroviario entre San Vicenç de Calders y Lleida, un área que además une los principales nudos de producción y consumo de la península. Por eso, apoyamos el impulso de las actuaciones previstas para la mejora de los tráfico de mercancías y pasajeros en la línea de Lleida y Tarragona, en el contexto de un corredor, el mediterráneo, del que les recuerdo que ya se han licitado obras por 7100 millones de euros y se están ejecutando más de 800 kilómetros, justamente para incrementar el servicio ferroviario después de años de retrasos y desinversiones. Y porque, como ha explicado el ministro de Transportes recientemente, si alguien ha trabajado para conseguir una movilidad sostenible y plenamente interoperable y una mayor competitividad para las empresas del arco mediterráneo y su área de influencia ha sido esta Administración.

Por todo ello, para el proyecto de Torreblanca, de un claro interés autonómico y regional, defendemos el alineamiento de Estado, Generalitat, entes locales y, cómo no, el máximo consenso posible con el resto de los grupos parlamentarios.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Marqués.

A continuación, harán uso de la palabra los portavoces del resto de grupos parlamentarios.

Por el Grupo Parlamentario SUMAR, señor Alonso, por un tiempo de dos minutos y medio.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, presidenta.

Evidentemente, las mercancías son un tema importantísimo para nuestro país, por supuesto, pero hoy principalmente el problema que tiene aquella zona es la conexión entre Monzón y Lleida, pasando lógicamente también por Almacelles. ¿Por qué? Porque es lo que está reclamando la ciudadanía. Este domingo 3 de noviembre se cumplirán 212 domingos de reivindicación para que se unan esas dos zonas geográficas. ¿Y por qué no las unen? Porque no se ponen de acuerdo las dos comunidades autónomas, y eso es muy preocupante, porque el tráfico y el flujo entre esos dos territorios españoles es importantísimo; es importantísimo para la gente que va a estudiar a la Universidad de Lleida e importantísimo para la gente que va a trabajar a Monzón. Eso es para mí hoy lo más destacado de este problema, sin olvidar el otro, que también es importante, pero del otro estamos hablando de futuro, a medio o largo plazo. Y esto lo podríamos arreglar ya, como hizo en su momento el Gobierno de Aragón, pagando ellos un tren que conectara con Lleida, pero eso ahora se ha cortado. Por tanto, ha de resolverse, con las dos comunidades autónomas, pero también, lógicamente, con el Gobierno de España, porque se está invirtiendo precisamente en mercancías, que está bien, que es perfecto.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 13

Y ahora, hablando más de la PNL, todos recordarán —lo hemos dicho aquí alguna vez— que cuando salió el tercer hilo todos lo considerábamos como una chapuza, como un apaño que habíamos hecho. Pero los españoles somos muy ingeniosos, y lo que había sido un apaño, al final, es un avance tecnológico importante y ahora todos los territorios reclaman tener el tercer hilo. ¿Por qué reclaman el tercer hilo? Porque hacer una vía paralela, que en muchos casos se debe hacer, tardará muchos años, y lo que nosotros necesitamos es que pasen los trenes ya. Por tanto, creo que esta PNL va en el sentido correcto, no únicamente en ese territorio por supuesto, porque en otros muchos también hará falta el tercer hilo, siempre y cuando sea temporal en algunos aspectos; insisto, porque, como bien decía —me parece que era— la representante del Grupo Republicano, en algunos momentos, en algunos sitios y en algunos lugares necesita el desdoblamiento, porque estamos hablando de zonas de vía única.

Dicho eso, hay que recordar también un tema que a veces olvidamos: que tener las cosas, tienes que pedir las y, en este caso, la Generalitat no lo pidió. Por tanto, que se pidan ahora, que parece que hay otro Gobierno; que se pidan y que se hagan. En ese sentido, como no puede ser de otra manera, estamos absolutamente de acuerdo con esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

El autor de la iniciativa ¿acepta o no las enmiendas presentadas?

El señor **GAVIN I VALLS**: Sí. Tal y como le he comentado antes, presidenta, hemos hecho una transacción que he entregado a la Mesa, firmada por nuestro grupo, el Grupo Socialista y el Grupo Republicano.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Continuamos con el debate, con el punto número dos.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Falta la fijación de posiciones de VOX.  
Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Es verdad, tiene toda la razón. Tiene sus dos minutos y medio.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias.

El diputado de Junts, en VOX tenemos que denunciarlo, ha pisoteado una vez más el Reglamento. La presidenta le avisó al inicio de la intervención de que no había servicio de traducción y el diputado de Junts ha hecho su intervención en catalán, pisoteando el Reglamento de la Cámara (**protestas**) —la última parte, sí— y faltando al respeto a las taquígrafas y a la Cámara. (**El señor Ramos Esteban: Madre mía, de verdad. Es la Comisión de Transportes. ¡Qué agotamiento!**).

Es curioso cómo separatistas y golpistas, y hablo de Junts y de Esquerra... (**Rumores**). ¿Puedo continuar?

La señora **PRESIDENTA**: Puede continuar, por favor, y luego le haré una apreciación al respecto.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias.

Es curioso, cómo separatistas y golpistas, y hablo de Junts y Esquerra, en esta misma comisión han hablado de Estado español en tono despectivo, pero bien que vienen a pedir dinero y bien que les interesa la merecida conexión de Lleida al corredor mediterráneo de mercancías. ¿Esto por qué no lo pusieron como prioridad en el acuerdo de investidura de Sánchez? ¿Esto no era prioritario? Esta conexión que hoy exigen aquí no era prioritaria, porque tenían más interés en esa ley de amnistía para soltar a delincuentes, como, les recuerdo, a ese jefe de la banda, a ese jefe de Junts que escapó en el maletero. (**Rumores**).

Carina Mejías, nuestra diputada por Barcelona...

La señora **PRESIDENTA**: Disculpe, señora Rueda.

Por favor, ¿pueden bajar el tono de voz, que no se escucha a la oradora?

Gracias.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias.

Carina Mejías, nuestra diputada por Barcelona, que hoy está en una comisión en el Senado y no ha podido estar en este punto, me ha trasladado algo que entiendo que muchas de sus señorías ya conocerán: que ese Plan Director Urbanístico de Actividad Económica de la Plana de Lleida, aprobado

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 14

en 2022, ya acordó desarrollar una zona de actividad industrial en el sector de Torreblanca-Quatre Pilans, en Lérida, dotado de 433 hectáreas, 222 de las cuales podrán acoger empresas que precisan parcelas de gran formato. Se solicita su inclusión en la red ferroviaria de interés general y esta decisión la toma el Ministerio de Transportes. Y ese Ministerio de Transportes, que va con mucho retraso y que está ocasionando graves incidencias, ya no solo en la red ferroviaria, sino en este caso en cuestión, va como siempre: tarde y mal. Dice haber programado mejoras significativas para la conexión entre Sant Vicenç de Calders y Torreblanca como parte de un plan de renovación del corredor mediterráneo, para reforzar el tráfico tanto de pasajeros como de mercancías en España y en Europa, pero esas mejoras no llegan. Será porque quizás el Partido Socialista está más ocupado en tapar sus casos de corrupción. Lo cierto es que, aunque se han ofrecido alternativas de transporte por carretera, se está generando mucha preocupación entre los usuarios, quienes han señalado la necesidad de ajustes debido a la sobrecarga y complejidad de las alternativas implementadas. Y de poco sirve que ahora, entre competencias de unos y otros, se hable de prometer un monitoreo, cuando lo que realmente hace falta es planificación y ejecutar obras.

Así pues, ante este ejercicio de hipocresía, VOX no va a ser cómplice de sus pantomimas y de su falta de responsabilidad, y votaremos que no.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Finalizamos de esta manera el debate, pero me gustaría volver a recalcar lo que he dicho al principio de la sesión: que hoy, al no tener servicio de traducción, de interpretación, había que aplicar los diferentes artículos de la reforma del Reglamento del 25 de septiembre de 2023 en su punto número cinco. El diputado al que usted se refería ha cumplido en plenitud dicho punto, ya que, al no haber medios que pudieran traducirle, ha intervenido en los dos idiomas.

### — RELATIVA A LA DEFENSA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/000848).

La señora **PRESIDENTA**: Si les parece, continuamos el debate con el punto número 2 del orden del día, la Proposición no de ley relativa a la defensa del sector del transporte de mercancías por carretera del Grupo Parlamentario VOX.

En primer lugar, interviene, para la defensa de la iniciativa, la portavoz del Grupo Parlamentario VOX por un tiempo de seis minutos, la señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Buenos días.

El transporte de mercancías por carretera es un pilar fundamental en la economía española, vertebra el comercio de bienes y servicios a nivel nacional e internacional. Y de acuerdo con los datos recogidos por la Asociación del Transporte Internacional por Carretera, el transporte por carretera aporta el 5% a nuestro producto interior bruto y da empleo a más de un millón de trabajadores en su conjunto. Además, más del 95% del movimiento de mercancías en territorio nacional se realiza por carretera y casi tres cuartas partes de nuestras exportaciones de bienes a la Unión Europea salen de España a bordo de camiones. Con estos datos sobre la mesa, hay que destacar también algo importante, y es la ejemplaridad de este sector, al que en VOX siempre le hemos reconocido el trabajo, sobre todo durante la pandemia. Tenemos que recordar el excepcional trabajo que hicieron en ese reparto de bienes y servicios en los supermercados, en las grandes superficies, en los comercios de proximidad o en nuestras casas, cuando este Gobierno decretó un estado de alarma inconstitucional. Y, gracias a este transporte de mercancías por carretera, en ese momento de una grave crisis sanitaria, económica, social y política, muchos españoles pudieron tener acceso a alimentos y a bienes de primera necesidad.

Nosotros hemos trabajado de manera muy intensa en las anteriores legislaturas y en esta por defender a un sector que está siendo maltratado por el Gobierno. Durante muchísimo tiempo han trabajado a pérdidas, y hay que recordar cuántas veces se han echado a la calle estos trabajadores, porque durante meses de duras negociaciones le pedían al Gobierno algo tan básico como no trabajar a pérdidas. **(Rumores)**. Nosotros hemos registrado iniciativas en las que se exigía al Gobierno mejorar las ayudas para la transformación, por ejemplo, de la flota de transporte de viajeros y mercancías, medidas para asegurar el transporte de mercancías por carretera o estacionamientos seguros. Y es que en la iniciativa que hoy traemos tratamos otras dos cuestiones esenciales, el hartazgo del sector ante la subida de la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 15

cuota de autónomos, ante una reforma laboral que les castiga, ante la subida de combustibles, ante la inseguridad que padecen por esa falta de estacionamientos seguros, ante sus demandas por una justa jubilación anticipada... **(Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Disculpe un momentito.

Por favor, ¿pueden bajar el volumen? Ya es la segunda ocasión en que lo decimos. **(Pausa)**.

Continuamos con el debate, gracias.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Yo les pediría respeto a sus señorías. Es que ha pasado en las dos intervenciones; claro, resulta que no les gusta escuchar lo que dice este grupo, que representa a millones de españoles. Por favor, un poquito de educación. Les podrán gustar nuestras ideas o no, nuestras iniciativas o no, pero qué mínimo que un poco de educación.

Continuamos defendiendo al sector del transporte de mercancías y denunciando a este Gobierno, que de nuevo no pone en marcha ayudas a este sector, porque nosotros también hemos denunciado esa falta de ayudas para la adquisición de vehículos. Y aunque es cierto que se ha desconvocado una huelga que ya estaba prevista para el 28 de octubre, que en esta ocasión exigía la jubilación anticipada de los conductores mediante la fórmula de la aplicación de coeficientes reductores, siguen poniéndoles palos en la rueda. Y es que esta profesión cuenta con otro obstáculo: que se desincentiva el relevo generacional. Se desincentiva porque les ponen trabas también para esa obtención del certificado de aptitud profesional. Y es que tienen muy difícil en muchas ocasiones el poder superar exámenes convocados por las Administraciones territoriales, porque también existe una disparidad de criterios.

A esa problemática se suman los bajos salarios en el sector del transporte, que también provoca una falta de interés en la profesión por parte de la población más joven. Y es que se estima que del total de los 253 000 conductores que ostentan licencia para el transporte de mercancías por carretera, en torno a 114 000 de ellos superan los 50 años, y se aprecia además la necesidad de 20 000 nuevos camioneros en España para cubrir la demanda del sector. ¿Y cuál es la respuesta del Gobierno? La respuesta del Gobierno no es facilitarles la vida, reducir trabas burocráticas, bajar la cuota de autónomo, facilitarles el acceso a ese carné que necesitan, no; la respuesta del Gobierno es decir que va a importar conductores de camiones de Marruecos. La respuesta del Gobierno no es darles facilidades a los nuestros, es darles facilidades para convalidar el carné marroquí a quienes han sido también objeto de crítica por parte del sector, porque no se puede equiparar la formación de un conductor marroquí con la de un español. Hoy veíamos en las portadas de las noticias que casi el 170 % de los jóvenes que están formados en Enfermería se irán al extranjero. Es una salida masiva del talento español frente a una política de un Gobierno que lo que quiere es un reemplazo de españoles por inmigrantes ilegales, con distintas reglas del juego.

Ahora podrán decir en sus intervenciones: xenófobos, racistas... **(El señor vicepresidente, Ibáñez Mezquita, hace gestos afirmativos)**. Su pataleta sin sentido, racista y clasista, y se lo digo al representante de SUMAR, que hoy bien que deberían callar por ese feminismo falso. **(El señor Ramos Esteban: ¡Pero qué mezcla! ¡Qué cosa, de verdad!)**.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que ir terminando, señora diputada.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias.

Hoy deberían apoyar la iniciativa, porque les estamos avisando de que es una prioridad nacional defender a este sector, que genera empleo y riqueza, porque es una prioridad nacional poner en marcha medidas que sí que sabemos en el Grupo Parlamentario VOX que van a ayudar, como es desarrollar una estrategia a nivel nacional que permita estimular ese relevo generacional, la reducción de las tasas públicas para la obtención de la licencia de conducción de camiones, la flexibilización de los trámites y condiciones que están impuestos para poder ejercer como gestor de transportes en España y, por supuesto, mejorar las condiciones de seguridad y la inversión en las áreas de descanso.

No vamos a aceptar la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, porque para VOX es importante no aceptar lo que el Grupo Popular sí acepta, que es ese acuerdo alcanzado con Marruecos que permite la homologación de los carnés de conductores de camiones marroquíes. Partido Popular y PSOE están en coalición con su veto a VOX cuando pactan la misma política migratoria.

La señora **PRESIDENTA**: Debe ir terminando. Se ha pasado el tiempo, señora Rueda.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 16

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Y frente a la gestión de la invasión migratoria, nosotros lo que hacemos es combatirla.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Rueda.

A continuación, para defender la enmienda, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Martínez por un tiempo de cuatro minutos.

La señora **MARTÍNEZ LABELLA**: Gracias, señora presidenta.

Compartimos con ustedes, señorías de VOX, la preocupación respecto al futuro del sector del transporte en España. Pocas objeciones se le pueden hacer a la iniciativa en su exposición de motivos en lo referente a la radiografía de los problemas que sufre el sector para un relevo generacional que les permita garantizar el día de mañana, para ellos, pero también para todos nosotros, para todos los españoles, que somos los consumidores finales.

Todos somos conscientes de que los jóvenes no quieren ser camioneros, no les atrae esta salida laboral. Y a los valientes que se deciden a intentarlo tampoco se lo ponemos fácil. Ciertamente, ser conductor de camión es hoy por hoy una tarea complicada y, sobre todo, poco accesible al bolsillo, cuesta unos 5000 euros de media. Pero esta falta de relevo generacional no es ni mucho menos un fenómeno nuevo. Se lleva denunciando por el sector desde hace ya unos cuantos años sin que de momento este Gobierno, que lleva seis años al frente —no podemos olvidarlo—, haya conseguido revertir, ni tan siquiera ralentizar la situación; más bien todo lo contrario. La yincana para los jóvenes sigue siendo la misma: los mismos 5000 euros, el reto de conseguir una fecha para examinarse, porque no hay examinadores de Tráfico, y así etcétera, etcétera. Así pues, enhorabuena al Gobierno, lo está haciendo de lujo.

Miren ustedes, las organizaciones del sector del transporte por carretera vienen advirtiendo públicamente de manera constante —yo diría que con luces de neón— sobre el riesgo de que en un futuro no muy lejano, entre ocho y diez años, esta situación pueda afectar a su competitividad y, consiguientemente, a todo el sector productivo español, pero también que pueda complicar el normal desenvolvimiento de las cadenas de suministros de bienes y productos, tanto a las industrias como a la población general, a través de los supermercados a los que acudimos a diario a comprar.

En diciembre de 2021, ante la amenaza de un paro nacional, este Gobierno y el Comité Nacional del Transporte por Carretera llegaba a un acuerdo que recogía hasta veinte medidas, la número trece se centraba en este aspecto de la escasez de conductores. Se comprometía el Gobierno a la creación de un grupo de trabajo para analizar la situación y en el plazo de nueve meses realizar una propuesta de posibles medidas a implantar. Poco o muy poco se ha hecho, prácticamente nada. Se ha constituido el grupo de trabajo, eso sí, pero no se ha avanzado con la agilidad que todos deseáramos, lo normal cuando el interlocutor es un Gobierno preocupado únicamente en mantener su estatus y que ignora los problemas del conjunto de los españoles. De lo poco que ha salido de este grupo está precisamente el citado convenio con Marruecos, que no es el único existente; lo hay con países de América central y de América del sur, como Argentina, Chile, Uruguay. Son convenios de los que no podemos prescindir hoy por hoy si queremos que las empresas de transporte españolas puedan ser competitivas.

Así que en el Grupo Popular no podemos estar de acuerdo con la propuesta de acabar con el convenio con Marruecos, como tampoco con otros países; renunciar a él sería tanto como llevar a la ruina al sector del transporte. Por lo tanto, decimos sí, por supuesto, a esa planificación que permita establecer una estrategia de futuro. Decimos sí, por supuesto, a las mejoras en las áreas de seguridad, muy necesarias; y, en definitiva, decimos sí al transporte por carretera, porque por mucho que se pueda avanzar en la movilidad sostenible, que hay que hacerlo, siempre será un transporte necesario en nuestras vidas. Garantizar su supervivencia es garantizar la nuestra propia.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Martínez.

Pasamos al resto de intervenciones de los grupos parlamentarios.

Tiene la palabra, por dos minutos y medio, el señor Pueyo por el Grupo Parlamentario SUMAR.

El señor **PUEYO SANZ**: Gracias, presidenta.

Me ha parecido oír que la diputada de VOX acaba de decir que somos racistas, nosotros, creo que se ha puesto la venda antes de la herida racista. Pedía respeto la diputada de VOX, totalmente de acuerdo, pero

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 17

pedir respeto mientras se insulta, permítame decirle que es cuando menos contradictorio. Y escuchar a VOX pedir respeto es como escuchar a los ultras del Madrid pedir respeto para Vinícius mientras ellos atacan a Lamine Yamal. Es decir, déjense de contradicciones, porque sobre los convenios, les acaba de quitar la razón la diputada del Grupo Popular. Hay convenios con todos los países y solo les molesta el de Marruecos.

Las recetas de la extrema derecha suelen ser así: señalan problemas complejos, proponen soluciones sencillas y a veces son incluso ridículas; generan alarmismo, luego se presentan como salvadores y es más o menos el manual de Milei, que ha llevado a la ruina a la República Argentina. Por ejemplo, ahora, ante la falta de relevo generacional en el transporte por carretera a VOX no se le ocurre nada mejor para reducir las tasas públicas de obtención de licencias que eliminarlas. ¿En serio? ¿Alguien se cree que esto molesta cuando pueden amortizar la licencia en un día de trabajo? Seamos serios. Quieren denunciar también que los empresarios les pagan poco a los camioneros. Bien, pues díganlo. ¿Creen que la distribución no trata bien a los trabajadores —que, no lo olvidemos, fueron esenciales durante la pandemia—? Pues díganlo. Hemos olvidado a los esenciales, y el sector de la distribución merece que los pingües beneficios que se repartan mejoren la vida de estos trabajadores y trabajadoras. Hablemos de esto, pero no culpabilicemos a estas tasas públicas de dificultar el relevo generacional en el transporte.

Segundo punto. Proponen flexibilizar los trámites y las condiciones para ser gestor de camiones. Evidentemente, son las empresas con vehículos de más de 3,5 toneladas quienes tienen que cumplir una serie de requisitos. Ahora se exige un examen escrito, pero las directivas europeas piden también que haya otro oral. Miren qué malvado es este Estado que en este caso no está pidiendo ese examen oral. No culpabilicemos a Europa de todas las malas prácticas que dicen ustedes, de todos los males. Lo que hacen ustedes al final es seguir un modelo que ya se ve fracasado como es el de Orbán.

Tercera solución que propone VOX: como no hay relevo generacional de conductores blancos, hacen falta más conductores, y les parece fatal que el Gobierno haga un acuerdo con Marruecos para fichar camioneros magrebíes. Como ya ha dicho la diputada del Grupo Popular, que les ha quitado la razón, estos convenios los tenemos con otros muchos países y ya hablan de ese reemplazo. Señorías, dejen de hablar de reemplazo y empiecen a hablar de lo que son ustedes: unos xenófobos y unos racistas. Si cumplen las condiciones, no debería haber ningún problema. Reconózcanlo, no les gusta que vengan en pateras, pero tampoco les gusta que vengan con permiso legal de trabajo para conducir camiones. Si ustedes son tan patriotas, váyanse a recoger la fruta al Cinca o a Fraga, váyanse allí a ver las condiciones en las que están esos trabajadores y los horarios que tienen y déjense de demagogia.

Y en el último punto, efectivamente, estamos de acuerdo. De todos los problemas que ha señalado, este es el problema real: se necesitan muchas más áreas de descanso seguras de las que existen en el Estado español y además instalaciones y servicios adecuados, pero para hablar de eso no hacía falta esta PNL llena de medias verdades absurdas e inoperantes.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que ir concluyendo, por favor.

El señor **PUEYO SANZ**: Si retiran el resto de su PNL, podremos valorar apoyar esa parte.

Tampoco —termino ya— echen por tierra el trabajo que está haciendo la Guardia Civil para aumentar las medidas de seguridad en estas áreas de descanso.

No me extendo más, le dejo el privilegio a los demás grupos parlamentarios de extenderse en este asunto. En conclusión, votaremos en contra.

Muitas grazas.

La señora **PRESIDENTA**: No sé si tomará la palabra la señora Granollers por el Grupo Republicano. **(Denegación)**.

A continuación, el señor Gavin i Valls por el Grupo Junts per Catalunya.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gracias, presidenta.

Haré lo que he hecho antes también, repartir mi tiempo. No acostumbro a intervenir en las presentaciones que hace VOX, pero hoy voy hacer una excepción, primero, por la importancia del tema, para decir —como se ha dicho también— que el transporte por carretera es absolutamente esencial y estratégico, o sea, que los que defendemos que el ferrocarril de mercancías, por poner un ejemplo, debe crecer y aumentar —y lo seguiremos defendiendo— no quita que si hoy día el transporte por carretera es de un 95%, después será el 90 o será el 85 o el 80, pero seguirá siendo absolutamente estratégico. Es más, detrás de un ferrocarril y antes de un ferrocarril, hay un camión. Por tanto, que quede muy claro que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 18

quiero destacar la importancia de este colectivo de profesionales y de la actividad, que a veces se les desdénia por motivos ambientales o por otras circunstancias.

A mí también me ha sorprendido, por ridículo, que se cuestione el convenio con Marruecos y no otros, y también se ha dicho. Quiero compartir que en Lleida, por ejemplo, si no fuese por la gran cantidad de chóferes del Perú —país con el que también hay un convenio—, no sé qué harían estas empresas, cerrar, irse o dedicarse a otra cosa.

Tenemos que intentar hacer entre todos que esta profesión sea más atractiva. La Generalitat de Catalunya —y yo participé de algún modo en eso— creó centros de formación profesional para que los jóvenes hagan formación profesional, salgan con su título, puedan conducir y sean profesionales de la conducción; pero no es suficientemente atractivo, no se matriculan suficientes jóvenes por las condiciones de trabajo, por los horarios, por muchas cosas. Hay que conseguir eso, que esta profesión sea atractiva y muchos jóvenes se apunten.

Por último, la auténtica motivación de mi intervención en cierto modo también es decirle, por un lado, a los señores de VOX que son absolutamente decepcionantes, por no decir ridículos. Se ha quejado de que he hablado en catalán cuando en realidad me he repartido el tiempo en las dos lenguas y usted ni se ha enterado, porque no ha escuchado nada. **(Aplausos y risas)**. Por otro lado, que usted diga que no vengan conductores de fuera... Claro, solo se refieren a los de Marruecos, ya, ya, pero si no viniesen, se hundiría la economía, no solo del sector del transporte, sino de todos los sectores económicos con los que el transporte mueve sus mercancías. ¡Vaya propuestas!

Ah, me falta la parte en catalán. **(Risas)**.

La señora **PRESIDENTA**: Le quedan treinta segundos.

El señor **GAVIN I VALLS**: **(Termina su intervención en catalán)**.<sup>2</sup>

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Gavin.

Para terminar el debate, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora López Zamora.

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

Buenos días, señorías.

Mientras el sector del transporte de mercancías por carretera habla de modernizarse, de adaptarse a los nuevos tiempos, mientras el sector está haciendo su trabajo, nos encontramos hoy a VOX aquí en la misma línea de siempre: utilizar a cualquier colectivo para ser racista y no pagar impuestos o tasas. Porque ellos son muy muy españoles, pero lo son únicamente para ellos mismos. Que se puedan sufragar las pensiones, que cualquier ciudadano pueda acceder a un tratamiento para su enfermedad en nuestra sanidad pública, eso no va con ellos, porque ellos sí se lo pueden permitir.

Contextualicemos esta iniciativa. El sector del transporte de mercancías por carretera en España y en el resto de Europa se enfrenta a varios desafíos importantes en materia de sostenibilidad, digitalización y modernización del sector y, efectivamente, también a la falta de conductores, pero la medida que nos trae hoy aquí VOX, como si fuese ese el impedimento principal, es reducir tasas. Desgraciadamente, señorías de VOX, ustedes no conocen el sector si creen que ese es el problema para el relevo generacional.

Por otra parte, la convalidación del carné de conducir de conductores de Marruecos es una medida que responde a la falta de mano de obra en el sector del transporte en España, sector que, como ya han mencionado otros portavoces, sufre de baja atracción para los jóvenes españoles. Esta política busca facilitar la entrada de trabajadores cualificados para cubrir la demanda y evitar la ralentización en el transporte de mercancías, que es vital, como también han dicho otros portavoces, para nuestra economía. Es una medida, además, que está recogida en los acuerdos alcanzados entre el ministerio y el Comité Nacional del Transporte por Carretera, concretamente, como también se ha indicado, en su punto 13. ¿Lo recuerdan, señorías de VOX? De ese acuerdo salió el Real Decreto 3/2020, que ustedes, señorías de VOX, no apoyaron en el Congreso. Ustedes aquí dicen de boquilla defender al sector del transporte por carretera, pero no apoyan lo acordado con el sector. ¡Qué lamentable!

Cuando partidos como VOX adoptan unos discursos de rechazo hacia los inmigrantes es fundamental responder con argumentos basados en datos y en los beneficios que la medida aporta al país. Primero, la

<sup>2</sup> En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 19

necesidad del sector. El sector del transporte en España se enfrenta a una escasez de conductores, como hemos dicho, que afecta a la logística nacional y a los precios de los productos básicos: la falta de personal encarece los costes. La convalidación de permisos de conducir facilita el acceso a los conductores cualificados y contribuye a la estabilidad del sector, lo que beneficia a toda la sociedad. Segundo, la contribución a la economía. Estos trabajadores inmigrantes pagan impuestos y contribuyen a la economía, lo que ustedes constantemente quieren dejar de hacer. Y, tercero, estamos hablando de diversidad y convivencia. Históricamente, España ha sido un país de gran diversidad cultural. Una actitud inclusiva hacia los inmigrantes fomenta la integración y fortalece el tejido social, enriqueciendo la sociedad en lugar de fragmentarla.

Nosotros votaremos en contra de esta iniciativa basada en el odio y en la falta de solidaridad con los trabajadores y las empresas que contribuyen a nuestra economía. En lugar de construir un país unido y próspero, esta propuesta divide y debilita nuestra sociedad al rechazar a personas que desempeñan trabajos esenciales. El verdadero patriotismo no es cerrar las puertas ni fomentar el miedo, sino construir juntos un país inclusivo y fuerte. Asegurar oportunidades para todos y fomentar la convivencia es la mejor manera de avanzar.

Termino, señorías. Si ustedes de verdad quieren apoyar al sector del transporte por carretera, voten sí a la Ley de Movilidad Sostenible.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora López.

¿El grupo autor de la iniciativa acepta o rechaza la enmienda presentada?

La señora **RUEDA PERELLÓ**: No la aceptamos.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: De acuerdo.

### MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el punto número 4 del orden del día: Proposición no de ley relativa a la bonificación al transporte y los abonos únicos.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Señora presidenta, la proponente está bajando en el ascensor. ¿Podemos esperarla unos minutos?

La señora **PRESIDENTA**: Si les parece bien, pasamos al siguiente punto. **(Asentimiento)**.

### PROPOSICIONES NO DE LEY. (CONTINUACIÓN):

— **PARA GARANTIZAR EL IMPULSO DEL TRAMO DE AUTOVÍA DE LA A-40 ENTRE LA CIUDAD DE ÁVILA Y LA A-6, PARA CONECTARLA CON VALLADOLID Y EL RESTO DEL NOROESTE DE ESPAÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001383).**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos al punto número 5: Proposición no de ley para garantizar el impulso del tramo de la autovía de la A-40 entre la ciudad de Ávila y la A-6 para conectarla con Valladolid y el resto del noroeste de España, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

En primer lugar, para la defensa de la iniciativa, interviene el señor Palencia, del Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo de seis minutos.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Muchas gracias, presidenta.

Buenos días.

Señorías, el Grupo Popular quiere exigir hoy en el Congreso que se impulse la autovía y la conexión de Ávila con la A-6 y que no caduquen los plazos administrativos. Quiero exigir hoy al ministro que Ávila no sea la única capital de Castilla y León que no esté conectada por autovía con Valladolid ni con el resto del noroeste de España. Quiero destacar que es justo un exalcalde de Valladolid el que tiene un comportamiento miserable impidiendo la comunicación por autovía entre Ávila y Valladolid por un pequeño tramo de 23 kilómetros. Si fuera un carril bici, habríamos construido muchos más.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 20

Quiero alertar de que el Gobierno de Pedro Sánchez lleva casi tres años sin mover un papel y que sus hechos están llevando este proyecto al abismo, para su destrucción. **(Muestra una nota de prensa)**. Aquí tenemos la declaración de impacto ambiental, la nota de prensa del ministerio del Gobierno de Sánchez de 22 de noviembre de 2021. ¿Saben ustedes, señores del Grupo Socialista, señor Morales, que tienen seis meses, por ley, para aprobar el estudio informativo y publicarlo en el *Boletín Oficial del Estado*? ¿Saben cuánto tiempo ha pasado —por si a lo mejor no saben contar— entre noviembre de 2021 y el día de hoy? Casi tres años. Son tres años de agravio, tres años de desprecio, tres años de insulto a la inteligencia de los abulenses. El Gobierno de Sánchez está al margen de la ley con la provincia de Ávila. Es un Gobierno —y sois un partido— insumiso con Ávila y con su Gobierno. Si no impedimos que caduque el plazo de seis años de la declaración de impacto ambiental, se habrán perdido —escuchen— trece años de trabajo en 2027 y supondrá condenar —mínimo— a dos o tres generaciones de abulenses con esta actitud. Consideramos un insulto para los abulenses que el Gobierno de España quiera que vayamos a Valladolid —escuchen, señorías— por la carretera de Madrid, por la autopista de Madrid. Me pregunto yo: ¿qué ha cambiado entre noviembre de 2021 y el día de hoy? Se lo digo yo: que ahora está Óscar Puente de ministro.

La alternativa que ustedes defendían en el año 2021, a la que hoy han renunciado, reducía diez minutos y 16 kilómetros el trayecto con la A-6 y, por tanto, con Valladolid y todo el noroeste de España. Evitaría dos peajes por valor de 6 euros. Ustedes, que se declaran medioambientalmente sostenibles e introducen el nombre de reto demográfico a sus ministerios, con esta actitud no reducirían ni la huella de carbono ni las emisiones de gases a la atmósfera, eso sí, si lo comparamos con su opción, que es de más kilómetros y de más coste.

No existe justificación alguna para que el ministerio defienda el escaso tráfico de la N-403, cuando se han convertido tramos en autovía en otros lugares de España: autovía B-40, tramo entre Abrera y Terrassa; el tramo Olesa de Montserrat-Viladecavalls —perdonen si no lo digo bien—. Y, si quieren, sigo: el tramo Valls-Montblanc, autovía A-27; el tramo entre la variante de Valls y Montblanc; la A-56, Lugo-Orense; el tramo San Martiño-A Barreia; la A-54, Lugo-Santiago de Compostela; el tramo entre Lavacolla y Arzúa, en la provincia de A Coruña, que tiene el mismo tráfico que la A-40, como también la variante de Alcorisa, en la N-211; la autovía del Ebro, la A-68, el tramo entre Figueruelas y Gallur. Si quiere, señor portavoz socialista, se lo puedo entregar **(rumores.—El señor Ramos Esteban pronuncia palabras que no se perciben)** o se lo dejo para que compare. Los abulenses tenemos el mismo derecho, no más, que otros territorios de España a estar conectados y a que se ejecute una autovía de 23 kilómetros.

Señor Morales, usted ha sido alcalde de Briviesca, ¿no? **(El señor Morales Álvarez asiente.—El señor Ramos Esteban: A ver qué vas a decir)**. ¡No! Yo pregunto. Cuando al señor Sánchez se le ocurrió empezar a quitar peajes, no hizo un estudio, ¿no? ¿Por qué ahora vinculamos ir a Valladolid con un estudio de liberación del peaje de la AP-6 que condena a todo el noroeste de España a un peaje de una carretera de acceso a Madrid? ¿Pero ustedes no se dan cuenta de que no tiene lógica? El otro día la secretaria general en su intervención insultó a la inteligencia de todos los diputados de esta Cámara. Y les vuelvo a decir que tengan cuidado, porque el secretario general tiene en la N-403 —no lo digo yo, se dice en la ciudad— intereses familiares. A ver si estamos aquí ante un nuevo caso de corrupción del Gobierno socialista y se anteponen los intereses personales de un cargo socialista al interés general de una ciudad y de una provincia. Tengan cuidado. **(Rumores)**.

Quiero poner en valor también que este proyecto supondría la mejora de la seguridad de los conductores, fijaría población y vertebraría el norte de la provincia de Ávila e iría complementando los tramos de la A-40, esa en la que ya se han cargado el tramo Ávila-Maqueda, como denuncié en la última comisión, entre la A-6, Ávila, Toledo y Cuenca, y que ya estaban fijados en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

En definitiva, queremos que se cumpla la ley. Si ustedes en su enmienda se comprometen a cumplir la ley, a aprobar el estudio informativo en el plazo de seis meses —ya no pueden, pero, por lo menos, antes de finalizar el año—, si se comprometen a desvincular este proyecto a la conexión por Villacastín y, por tanto, a la finalización del peaje, nosotros estaremos dispuestos a aceptarla. Mientras ustedes presenten una enmienda de trilerero puro, al estilo del señor Puente, con el Grupo Popular no cuenten. Nosotros defendemos a los abulenses, estemos en el Gobierno o estemos en la oposición, lo hagamos mejor o lo hagamos peor.

En definitiva, el Grupo Popular quiere pedir al Gobierno de España que se reconozcan la justificación, la necesidad y la urgencia del proyecto, que se desvincule, como he dicho antes, el estudio informativo de las conexiones con Madrid de la AP-6, AP-51 y AP-61, que se publique la aprobación del estudio

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 21

informativo antes de que acabe 2025 —no sean insumisos legales, por favor—, así como que se garantice que se inicien las obras antes de noviembre de 2027, fecha en que caducaría y se acabaría la declaración de impacto ambiental.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Palencia.

A continuación, por un tiempo de cuatro minutos, tiene la palabra, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Morales.

El señor **MORALES ÁLVAREZ**: Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, señorías.

Si Ávila no tiene conexión por autovía con la A-6 es por la decisión de los Gobiernos del Partido Popular de unir esta zona de la meseta con el centro por autopistas de pago. Ese es el gran motivo por el que Ávila no tiene conexión por autovía. La AP-6 y sus ramales a Ávila, AP-51 y AP-61 a Segovia, son un ejemplo de la discriminación del PP hacia ciertos territorios. Mientras que en unas zonas del país se hacían autovías libres, aquí se licitaban concesiones que vienen sufriendo los vecinos de Castilla y León con el pago de peajes.

Por suerte para los españoles y castellanoleoneses, tenemos actualmente un Gobierno socialista mucho más sensible hacia estos territorios y ha tomado la decisión de no prorrogar ninguna concesión a su finalización. Gracias a este Gobierno, la AP-6 y sus ramales —AP-61 y AP-51— pasarán a ser gratuitos el 19 de noviembre de 2029, fecha en la que finaliza definitivamente su plazo de concesión. Esta decisión de no prorrogar la concesión es muy significativa para los bolsillos de los vecinos de la zona y para su seguridad. Y, sí, fui alcalde de Briviesca, como dice bien. Como briviescano diré que todos los vecinos sufrimos durante cuarenta y cuatro años un peaje y, lo que es peor, la peligrosidad de ir por una carretera convencional saturada y que causando una media de seis o siete muertos al año. Actualmente, gracias a no licitar la concesión, viajamos por esta vía libremente.

La decisión de no prorrogar las autopistas AP-6, AP-61 y AP-51 cambiará sustancialmente los desplazamientos y los hábitos de los usuarios de la red de carreteras y, por ello, en diciembre de 2023 se licitó un nuevo estudio que valorará las actuaciones necesarias en las autopistas AP-6, AP-51, AP-61 y las carreteras aledañas al fin de esa concesión. Hay que tener en cuenta que la N-403 es una zona que tiene tres o cuatro mil vehículos de media diaria. Este estudio de actuaciones y las autopistas libres habrá que coordinarlos con el estudio informativo de la A-40, desde la A-50 en Ávila hasta la A-6 en Adanero, que obtuvo la declaración de impacto ambiental favorable en noviembre.

Por todo lo expuesto, con la enmienda presentada reconocemos la necesidad y justificación de la conexión de la ciudad de Ávila con la A-6 para conectarla con Valladolid por autovía y el resto del noroeste de España, y pedimos llevar a cabo las actuaciones necesarias para evitar que caduque la declaración de impacto ambiental de la A-40, en el tramo de Ávila y la A-6.

Muchas gracias, presidenta. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Morales.

Los grupos que no han presentado enmiendas tienen ahora su turno de intervención.

Veo al señor Ruiz de Pinedo. No sé si por el grupo Euskal Herria Bildu va a tomar la palabra. **(Pausa)**. Creo que no.

¿La señora Granollers? **(Denegación)**. De acuerdo.

Por el Grupo Parlamentario SUMAR, tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, presidenta.

El Grupo Plurinacional SUMAR reivindica, lógicamente, el cumplimiento de las recomendaciones europeas de finales del siglo XX de que todas las capitales de provincias estuviesen unidas por vías rápidas. En el caso de Ávila, esta recomendación solamente se cumple en Salamanca, como han dicho anteriormente, puesto que con Segovia aún hay una frontera económica que es el peaje, y con Valladolid es fundamental, ya que, además, eliminaría también el cuello de botella hacia el norte y el noroeste. Para nosotros, la solución más rápida y ambientalmente más respetuosa sería unir la A-50 con Arévalo y la A-6 desde Peñalba de Ávila.

Independientemente de eso, nos abstendremos en esta PNL, porque tampoco es cierto que no se esté haciendo nada. Como ha dicho antes el diputado del Grupo Socialista, está previsto la no prórroga de los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 22

peajes y, por otro lado, estamos apretando para que no caduque el informe de impacto ambiental. Por tanto, nos abstendremos y saldrá adelante.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Alonso.

Para terminar el debate tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Estamos hablando de infraestructuras. En esta Comisión de Transportes estamos hablando de autovías. La responsabilidad de los políticos españoles es garantizar la movilidad en todo el territorio nacional, favorecer esa cohesión y no generar españoles de primera y de segunda, según donde hayas nacido. Es una realidad que hoy hablamos de esa autovía A-40 y la A-6, Ávila-Maqueda-Toledo-Cuenca, pero igual podríamos hablar de todos esos tramos abandonados de Málaga y que generan problemas de seguridad vial, además de atascos interminables, por ejemplo, en la carretera del Rincón de la Victoria o en la zona de Mijas-Marbella. **(Rumores.—El señor Ramos Esteban: ¡Estamos hablando de Ávila!—Risas)**. Al portavoz del Grupo Socialista le puede parecer muy divertido, pero no es nada divertido, porque estamos hablando de muertes y de una irresponsabilidad del Gobierno. Es un Gobierno que, lamentablemente para los españoles de bien, ya lleva seis años en el Ejecutivo y poco o nada ha hecho para facilitar no solo esa cohesión y esa movilidad, sino la mejora de la infraestructura. ¿Para qué pagan impuestos los españoles? ¿Para que se llenen los bolsillos los corruptos socialistas? **(Rumores)**. Porque se supone que los impuestos deberían servir para mejorar las infraestructuras. Deberían servir para eso.

Hoy hablaban de ese informe de impacto medioambiental, y es cierto que en eso andan Partido Popular y Partido Socialista. Muchas veces hablan de demoras en los plazos. Bueno, les podemos dar un consejito. Ya que tenemos un Gobierno que aumenta el gasto público en asesores y carguitos, que aumenta la deuda pública y que, como hoy hemos leído en prensa, de nuevo va a subir impuestos, le aconsejamos que recorte en altos cargos —83 millones de euros— que recorte en asesores —72 millones de euros—, que recorte a ese Broncano —28 millones de euros— **(risas)** y que invierta en infraestructuras. **(Rumores.—El señor Ramos Esteban: ¡Qué nivel!)**. Se podrán reír todo lo que quieran y podrán hablar del nivel, pero el nivel es la detestable clase política que desde hace años y años los españoles ven cómo no ejecutan —no ejecutan— las obras en sus provincias, llámese —repito— Ávila o llámese Málaga. ¿Cuánto tiempo llevamos en Málaga esperando el tren litoral? Casi treinta años, y por ahí han pasado mayorías absolutas del Partido Popular y del Partido Socialista.

Más responsabilidad. Y el dinero, a lo que de verdad importa, a mejorar la vida de esos españoles que están ahí fuera esperando mucho más.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Rueda.

No sé si el proponente, el señor Palencia, acepta o rechaza la enmienda presentada.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Si el Grupo Socialista acepta confirmar en su enmienda que renuncian a que la conexión de Ávila con Valladolid no sea por Villacastín, nosotros la aceptamos. Si no lo reconocen, nosotros no podemos aceptarla.

### — RELATIVA A LA BONIFICACIÓN AL TRANSPORTE Y LOS ABONOS ÚNICOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR. (Número de expediente 161/001321).

La señora **PRESIDENTA**: Si les parece, continuamos con el siguiente punto del orden del día, el punto número 4: Proposición no de ley relativa a la bonificación al transporte y los abonos únicos, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

Tiene la palabra, para la defensa de su iniciativa y por seis minutos, la señora Boada.

La señora **BOADA DANÉS**: Gracias, presidenta, y gracias, señorías y Mesa, por aceptar este cambio. Discúlpenme, porque estaba en otra comisión. **(El señor vicepresidente, Ibáñez Mezquita, ocupa la Presidencia)**.

Con esta PNL del Grupo Plurinacional SUMAR empezamos ratificando aquello que todas las que estamos aquí sabemos, y es que el transporte público es una necesidad y, además, un metaderecho, en el sentido de que nos permite ejercer otros derechos, como el de ir a trabajar, el de ir al centro médico y el de movernos; por lo tanto, es un derecho fundamental. Pero los precios para acceder al transporte

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 23

varían dependiendo del territorio y de la disponibilidad de la infraestructura, por lo que es un derecho que no está garantizado con la misma intensidad en los territorios de este país. La ciudadanía no tiene este derecho garantizado con la misma intensidad en todo el territorio.

En 2022 este Gobierno aprobó una batería de ayudas para promover el uso del transporte alternativo al coche ofreciendo viajes gratuitos en servicios de cercanías, rodalies, media distancia, descuentos en abonos de Avant y también financiación de hasta el 50 % del transporte colectivo urbano e interurbano. Estas ayudas gestionadas por las entidades locales y las comunidades autónomas supusieron un desembolso anual de más de 1600 millones de euros para la gratuidad y la reducción de precio de las tarifas para el 2023 y también el 2024. El éxito de estas medidas es claramente innegable: la ciudadanía usa más el transporte público. Así lo indican los datos: un aumento del 38 % en ferrocarriles de larga distancia, un 56 % en ferrocarriles de media distancia, también en el uso del autobús, y un 18,2 % más de usuarios respecto al año 2022. Es más, estas medidas también han permitido la reducción de entre 160 y 320 toneladas de CO<sub>2</sub> por día y, lo más importante —no hay que olvidarlo—, han aliviado la economía de las familias en un contexto de inflación, porque no debemos olvidar que el transporte constituye el tercer mayor gasto de los hogares.

Esta proposición no de ley del Grupo Plurinacional SUMAR propone dar un paso más: empezar a diseñar un modelo estable, un modelo de tarifa única, que funciona con éxito en países como Alemania o Austria. ¿En qué consiste? Es una tarifa plana a precio asequible —es importante poner el énfasis en el precio asequible— para moverse por todo el territorio con un único abono, con una única tarjeta. ¿Ventajas? Múltiples: simplificar la burocracia y los trámites; abaratar el coste de los desplazamientos; reducir las emisiones —esto tiene un impacto también en la mejora de la calidad del aire y de la seguridad vial, lo que es importante—; recuperación del espacio público; generar esta seguridad a las familias, porque una tarifa plana establece un precio garantizado y, por lo tanto, da certezas a las familias porque saben cuánto van a invertir en transporte público; permitir vertebrar el territorio y, a la vez, ejercer este metaderecho que es la movilidad.

Esta proposición no de ley plantea tres puntos: el primero, asegurar la continuidad de las bonificaciones al transporte público durante el año que viene, el 2025; el segundo, comenzar a estudiar modelos de abono único y cómo implementarlos —es de vital importancia comenzar a estudiar cómo concretar la viabilidad de este modelo único—; y, el tercero, tener el resultado de estos estudios antes de la finalización de las bonificaciones para garantizar la transición de un modelo al otro y, sobre todo, garantizar a la ciudadanía de este país moverse por todo el territorio.

Básicamente se trata de tener más y mejor transporte y esta proposición no de ley avanza hacia esta dirección.

Gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, senyora Boada.

A continuación, es el turno de los grupos parlamentarios que han presentado enmiendas.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Delgado por un tiempo de cuatro minutos.

El señor **DELGADO ARCE**: Buenos días, señor presidente.

Señorías, el Grupo Parlamentario SUMAR plantea una proposición no de ley sobre tres puntos. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

En el primero se hace eco de un problema que nosotros compartimos y que tiene que ver con el hecho de que está finalizando el año —está a punto de finalizar octubre y, por tanto, quedan dos meses— y el Gobierno de España nada ha aclarado todavía sobre qué va a suceder con las bonificaciones al transporte público para el año 2025. Esto, como es lógico, está generando enorme preocupación no solo a nuestro grupo, sino también a las plataformas de usuarios recurrentes —fundamentalmente a estos— de del transporte por carretera, por supuesto, pero también del transporte ferroviario de cercanías y de media distancia. En mi comunidad autónoma, Galicia, por ejemplo, esto forma parte de la reivindicación constante de la plataforma «Tren Media Distancia Galicia» y la plataforma «Perder O Tren» y, a nivel nacional, de la Federación Nacional de Asociaciones de Viajeros Recurrentes.

Lo cierto es que para las economías familiares el transporte constituye un coste muy importante. No son muchos los ciudadanos que pueden permitirse el lujo de pagar las cantidades que se pagaban antes de existir este modelo de bonificaciones, entre otras cosas por la carestía de la vida y la alta inflación. Por eso, nos parece razonable asegurar, a la mayor brevedad posible, un escenario en el que los ciudadanos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 24

que no tienen otras alternativas —estudiantes, funcionarios, trabajadores, los que necesitan desplazarse todos los días en uno u otro sentido— puedan organizar sus vidas y realizar sus diferentes actividades.

Si a esto unimos los costes tan elevados que tienen los alquileres, que hacen inviable que uno pueda encontrar muchas veces el domicilio en el lugar donde trabaja y le sea mucho más útil y rentable seguir manteniendo su domicilio, lo que además le permite mantener mejor una conciliación de su vida laboral y familiar, hace que nosotros queramos que este modelo continúe. Si bien estas plataformas que acabo de citar hablan del mantenimiento de las ayudas vigentes o de que el modelo evolucione con la creación de abonos asequibles y flexibles que sirvan para garantizar el acceso al transporte, no plantean dudas respecto a que esto pueda tener proporcionalidad en relación con el esfuerzo sobre la renta. En todo caso, tenemos derecho a conocer ya el modelo del Gobierno y no esperar hasta última hora. La gente necesita planificarse, y nosotros lo compartimos.

Lo cierto es que estas bonificaciones han contribuido, junto con otros factores, a que el número de viajeros que utilizan el transporte público se haya incrementado, y eso es un factor positivo. Cito otra vez un ejemplo de la Comunidad Autónoma de Galicia: en el corredor A Coruña-Santiago-Ourense, Avant pasó de 500 000 viajeros en el año 2021 a 1,5 millones en el año 2023, lo cual significa que el modelo tiene sentido.

Termino, presidenta. Nuestra enmienda, que es al punto 2, plantea que este estudio que pide el Grupo Parlamentario SUMAR que se comience a elaborar se haga con la participación de las comunidades autónomas en el marco de la conferencia sectorial, así como de las Administraciones locales a través de la Federación Española de Municipios y Provincias, puesto que estos entes y estas Administraciones también participan con suplementos y bonificaciones en este modelo y es lógico que, si en un futuro se puede pensar en uno diferente, ellos tengan voz y participación.

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

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Delgado.

Tiene la palabra, para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora Otero por un tiempo de cuatro minutos.

La señora **OTERO RODRÍGUEZ**: Gracias, presidenta.

Buenos días.

Hablaba el señor Delgado de nuestra comunidad autónoma, la Comunidad Autónoma de Galicia, y del escrito remitido por esa plataforma de usuarios «Tren Media Distancia Galicia» y la plataforma «Perder O Tren». Nosotros somos sensibles y, lógicamente, también apoyamos esas reivindicaciones, pero en ese escrito también se hace referencia a todos los avances que ha habido en el transporte público en nuestra comunidad autónoma, a todas esas mejoras que ha hecho el Gobierno de España. Se dice en el escrito, literalmente, que el tren en Galicia vive el mejor momento social y se hace un llamamiento para que ese auge ferroviario se consolide. Nosotros le pedimos también al Gobierno de la Xunta de Galicia que, dentro de sus competencias en el transporte por carretera interurbano, dé cumplimiento por una vez a las necesidades de movilidad de los gallegos y las gallegas, y no lo dice solo el Partido Socialista, también el Consello de Contas. Esto no lo hizo anteriormente el señor Feijóo, ni ahora el señor Rueda.

En cuanto a lo que tiene que ver con la propia PNL que presenta el Grupo SUMAR, puede afirmarse el total compromiso de este ministerio con el transporte público al sostenerse desde el año 2023 la mayor aportación de la historia, como también refería la portavoz del Grupo SUMAR. Se ha hecho un desembolso anual, en estos años 2023 y 2024, de más de 1600 millones de euros, la mayor aportación económica de la historia al transporte público, ya que se han multiplicado por cuatro las aportaciones que se venían realizando anteriormente, y se ha ejecutado por este Gobierno.

También decía la portavoz de SUMAR que, desde septiembre del año 2022, este Gobierno puso en marcha esas ayudas directas dirigidas tanto a las entidades locales como a las comunidades autónomas que prestan servicio de transporte colectivo urbano e interurbano con el fin de que poner en marcha esas bonificaciones, esas ayudas, cuyo primer objetivo era acelerar la recuperación de viajeros en el transporte público debido a la baja demanda que provocó la crisis sanitaria de la COVID-19, así como paliar en cierta medida los efectos de la inflación derivados la guerra en Ucrania. Estas ayudas de las entidades locales y las comunidades autónomas iban destinadas a la gratuidad para recurrentes en Renfe, a descuentos en Avant y concesiones de autobuses del Estado, a la gratuidad en Canarias y Baleares o, por ejemplo, al programa del verano joven. Eran medidas excepcionales por parte de este Gobierno para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica. Es cierto que estos descuentos cumplieron holgadamente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 25

con el objetivo por el que fueron planteados, que era ir recuperando e incrementando el número de viajeros; aquí se dieron algunas cifras de lo que subieron, por ejemplo, los usuarios del ferrocarril en larga o media distancia, y no las voy a repetir.

Este ministerio sigue apostando por la movilidad sostenible y el transporte público, garantizando que sea asequible para las personas que más lo necesitan, tal y como se recoge en el acuerdo de Gobierno que tenemos suscrito. En esa línea va la enmienda que presenta el Grupo Socialista, ya que la literalidad del acuerdo decía que mantendremos para todos los ciudadanos la reducción del precio del abono transporte durante 2024 y transformaremos más adelante esta medida en una política de transporte permanente, o sea, pasamos de lo que en un principio era una medida excepcional a una política de transporte permanente, y me parece que esto es fundamental en la materia, sobre todo para determinados colectivos, con la cofinanciación de las comunidades autónomas y la Administración local, que estas entidades también tendrán mucho que decir de cara a conseguir esos retos que nos marcamos en el PNIEC.

En cuanto al punto 2, lógicamente creemos que la creación de un abono único es una mejora sustancial en la accesibilidad de la población; en ello está trabajando el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en impulsar ese billete único que simplifique la obtención del título, la elección de la tarifa más favorable y la validación del título en cualquier sistema de transporte público.

Y en cuanto al punto 3, entendemos que la implantación de un abono único es un proceso complejo en su vertiente tecnológica y administrativa, lo cual hace imposible su implantación inmediata, pero proponemos esa redacción para el punto 3 y —termino, señora presidenta— también agradecemos la sensibilidad del Grupo SUMAR para lograr esa transaccional a la que llegamos entre los dos grupos.

Por mi parte, nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Otero.

En el turno de fijación de posiciones, señor Gavin. **(Denegación)**.

Señora Rueda, por el Grupo Parlamentario VOX.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: El Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR trae una iniciativa en la que se habla de un gran éxito. Considera un gran éxito ese Real Decreto Ley 14/2022, donde se habla de ayudas, y las ayudas no son un gran éxito. Un gran éxito sería tener un modelo de país en el que los jóvenes no tuviesen que salir de España, un gran éxito sería un trabajo estable y de calidad, un gran éxito sería no estar mirando cada céntimo cada vez que pretendes llenar el tanque de tu coche. También hablan de éxito en su iniciativa cuando dicen que los españoles usan el transporte público más que nunca y así lo reflejan los datos. Quizá es que no pueden llenar su tanque, quizá es que se tienen que enfrentar a horas de atascos, quizá es que el fanatismo climático y esa imposición de zonas de bajas emisiones les están prohibiendo el acceso en sus propios vehículos.

La diputada de SUMAR ha hablado de certeza en lo que considera que es un derecho. La única certeza es que no le suban la cuota a los autónomos, si realmente quieren ayudar a los españoles; la única certeza sería que desde el Gobierno, ya que están en el Gobierno —y se lo ha recordado la diputada del Grupo Socialista—, hagan que los jóvenes tengan acceso al empleo y también a la vivienda; la única certeza es tener leyes que sí ofrezcan seguridad jurídica y que redacten leyes en las que se incentive la creación y el mantenimiento del empleo, y no lo que hacen, que es dinamitar la creación y el mantenimiento de empleo, y por eso se les llena la boca hablando de ayudas. Los españoles no quieren migajas; los españoles quieren pan y ganárselo con sus manos.

En la iniciativa —y con esto finalizo— se dice: Comenzar a estudiar lo antes posible modelos de abono único que puedan mejorar la conectividad y eficiencia. Habla de un sistema de tarjeta única con tarifa plana y asequible.

La señora **PRESIDENTA**: Debe ir terminando, señora diputada.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Pone como ejemplo a Austria y les recuerdo que Austria no tiene nada que ver con el Gobierno español, Gobierno en el que hay socialistas y comunistas. También ponen algo de relieve: Expedida por cada comunidad autónoma, pero que permita a las personas usuarias desplazarse por todo el territorio. Es un dislate; un dislate porque saben perfectamente que no funciona el caótico Estado de las autonomías, que solo ocasiona trabas y malgasto.

Así pues, evidentemente, votaremos que no a una iniciativa que no tiene coherencia.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 26

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Rueda.

Señora Boada, autora de la iniciativa, ¿acepta o no las enmiendas presentadas?

La señora **BOADA DANÉS**: Aceptamos todas las enmiendas, con una transaccional que ha sido pactada, y quiero agradeceréselo a los grupos.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

### — PARA PROMOVER LA MOVILIDAD SOSTENIBLE A TRAVÉS DE LA INTERMODALIDAD TREN-BICICLETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001394).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el último cambio solicitado del orden del día, el punto número 8: Proposición no de Ley para promover la movilidad sostenible a través de la intermodalidad tren-bicicleta, del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la iniciativa, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor López, por seis minutos.

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

El objeto de esta iniciativa es bastante sencillo y además muy delimitado: estamos intentando incentivar la intermodalidad, pero en el caso muy concreto de tren-bicicleta. Digo esto también porque me voy a adelantar a la enmienda que nos ha presentado el Grupo Popular, una enmienda mucho más general, y no es que no esté de acuerdo con ella, como le he comentado a la portavoz, sino que creo que distorsiona un poco al amplificar en exceso el propio objeto. Así que no la vamos a aceptar —lo digo por si querían consultarme después—, porque es un objeto bastante delimitado.

Estamos viendo en estos últimos años cómo cada día se mueve más gente y hay más desplazamientos ¿Por qué? Sencillamente, porque el empleo en nuestro país —sí— va como una moto, como decimos. Hay más gente trabajando que nunca y eso hace que cada día se desplacen más. Además, en esos desplazamientos estamos viendo cómo en los últimos años cada día se concentra más gente en los núcleos urbanos. Por lo tanto, los desplazamientos son cada vez de más gente y en el mismo sitio. Efectivamente, con esa cultura de las últimas décadas, donde reina el coche, en muchísimos sitios estamos viendo congestión. En este escenario, hay muchísima gente que está optando por otros modos, como pueden ser la bicicleta y el tren. En los últimos años, sobre todo desde que hemos puesto el tren gratis, en determinados sitios, sobre todo en cercanías, el incremento es de casi un 50 %, es decir, cada día se desplaza más gente en tren y también cada día hay más gente que decide usar la bicicleta.

Pero ¿qué pasa ahí? Que, evidentemente, si la gente no tiene una infraestructura que le permita desplazarse de forma segura, no la suele usar. Por lo tanto, es importantísimo que incentivemos que esas infraestructuras de redes ciclistas sean malladas para que proporcionen satisfacción a la necesidad de cómo me voy a desplazar desde el punto de origen a donde voy. Evidentemente, hay otros desplazamientos que, por su distancia, se realizan en tren. Pero ¿cómo llegamos al tren? Hay mucha gente que decide llegar a esa estación o apeadero en bicicleta y para eso, insisto, necesitamos esas redes que hagan que la gente las use. Pero también hace falta que las propias estaciones y los vehículos de Renfe y de otros operadores estén adaptados o puedan ser óptimos para que la gente que decide usar bicicleta para ese desplazamiento, que puede ser un segundo o tercer trayecto, pueda, si decide usar bicicleta en el desplazamiento que va después del tren, montar en el tren y, al salir, volver a usar la bicicleta, igual que la que va a usar el tren para larga distancia y decide ir a la estación en bicicleta. Por eso necesitamos que esas estaciones dispongan de una infraestructura óptima para que la gente tenga la seguridad de disponer de un espacio donde poder dejar su bicicleta.

En ese escenario, somos muy conscientes de que en estos últimos años ADIF, y también Renfe, han mejorado sustancialmente esas infraestructuras, sobre todo en el año 2019, pero queda mucho camino por hacer. Y queda mucho camino por hacer también en concienciar a la gente de que eso es factible hacerlo, porque si tenemos las infraestructuras y los servicios óptimos para que la gente sienta que puede realizar el desplazamiento, por un lado, en bici y, por otro lado, en tren, la gente lo va a usar. Por tanto, aquí estamos instando a que se mejoren y se adapten esas infraestructuras, tanto el tren como las estaciones y las redes, que se establezca un marco de normas que den seguridad jurídica a los usuarios

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 27

y a las estaciones, y que se hagan también campañas para que la gente sea conocedora, sea consciente de que puede usar esas infraestructuras.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor López.

A continuación, tiene la palabra, por un tiempo de cuatro minutos, para defender sus enmiendas, el señor Herrero, del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **HERRERO BONO**: Gracias, presidenta.

Buenos días, señorías.

Hoy el Grupo Socialista nos trae una proposición no de ley muy parecida o similar, en cuanto al incentivo del uso de la bicicleta, a la que nos trajo en el pasado mes de marzo a este Congreso; una iniciativa con la que, fuera de su exposición de motivos y de algunas propuestas, también podríamos estar de acuerdo, pero hacen algunas afirmaciones como que hay mayor número de usuarios del transporte porque hay un mayor número de trabajadores. El portavoz del Grupo Socialista dice que la creación de empleo va como una moto, y yo le diría que más bien va como una bicicleta, pero como una bicicleta estática, porque contemplar los fijos discontinuos como trabajadores reales, además de falsear los datos, es mentir de forma burda a la sociedad.

Dicho esto, nosotros, en el Grupo Parlamentario Popular, estamos de acuerdo en incentivar el uso de transporte sostenible, accesible, saludable y económico, como también el binomio de la bici y el tren, pero no solo este, porque la bicicleta puede ser un excelente medio de transporte en una ciudad en concreto, con unas características propias y para un tipo de personas, pero ¿y para los demás? Por ejemplo, los que vivan en una ciudad con desniveles importantes, o en ciudades con unas características climatológicas extremas, o esas personas que tienen capacidades menores. De verdad, señores del Partido Socialista, no a todo el mundo se le puede aplicar la misma receta.

Señorías, no se nos puede exigir el tipo de transporte en el que tenemos que ir al trabajo. No solo pretenden decidir lo que está bien o lo que está mal, no solo pretenden decidir quiénes son los buenos o quiénes son los malos, sino que también quieren decidir sobre todas y cada una de las decisiones que tomamos los españoles, y esto, en un gran país como el nuestro, en el Partido Popular no se lo vamos a consentir. Nosotros abogamos por la libertad de los españoles para elegir su medio de transporte, siempre y cuando sea un medio sostenible, accesible y económico, y nada más.

Hablan de la intermovilidad con el tren de fondo, cuando si de verdad quieren poner al tren como eje del transporte, lo que deberían hacer, primero, es solucionar el caos al que ustedes han metido al cercanías y al tren de media y larga distancia, que ustedes gestionan, porque si no, esto es imposible. Por su culpa, o por su mala gestión, cada vez son menos los viajeros que cogen el cercanías por miedo a no llegar a su trabajo. Solo en lo que va de 2024 —oigan bien—, han perdido casi a razón de un millón de viajeros por mes; llevan una media de tres incidencias por día, y si hablamos de la media y larga distancia, tres cuartos de lo mismo. Las cancelaciones de los trenes se han triplicado en el último año y las demoras en el tiempo han hecho llegar tarde y perder otras tantas conexiones con otros trenes. Esta también es la realidad que sufrimos un día sí y otro también, y es que los españoles ya no confiamos en sus redes de transporte.

En definitiva, en el Grupo Parlamentario Popular hemos incluido enmiendas que van encaminadas a corregir y mejorar de forma urgente la gestión de los trenes de cercanías y de larga y media distancia, y también incentivar el uso de cualquier transporte, también el de la bicicleta, con tal de que sea sostenible, y no cerrarse solo en su uso. Por eso, señores del Grupo Socialista, trabajemos en esta próxima y nueva Ley de Movilidad Sostenible, pero de verdad. Dejen los sesgos ideológicos y preocupense por mejorar la movilidad sostenible de nuestro país, y ahí encontrarán al Partido Popular.

Muchas gracias. **(Aplausos)**

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Herrero.

También para defender su enmienda, tiene la palabra por cuatro minutos, por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, el señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: **(Comienza su intervención en catalán)**.<sup>3</sup>

Nosotros creemos que esta iniciativa está bien intencionada y estamos de acuerdo con su contenido. Creemos que hay que facilitar y potenciar la movilidad activa, la movilidad de la bici y la intermodalidad de la

<sup>3</sup> En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 28

bici con el transporte público, sin matices, o sea, que hay que hacerlo, que hay que promocionarlo. Por ese motivo, yo he participado en algunos de estos periodos con la Generalitat de Catalunya, que puso en marcha la Mesa de la Bicicleta, la Estrategia Catalana de la Bicicleta, experiencias piloto de rutas de bicicleta en las escuelas, por ejemplo, y también experiencias piloto de intermodalidad de tren y autobús con bicicleta, a través de remolques y de diferentes tipos de sistemas que funcionan en algunos países de Europa.

Por tanto, estando de acuerdo totalmente en el contenido y compartiéndolo, nuestra enmienda lo único que pretende es, precisamente, que se respete, en el caso de la Generalitat de Catalunya, que tiene competencias exclusivas en transportes y movilidad, y que por eso hemos podido hacer todo lo que hemos podido hacer, para que no pase, como ocurre a veces, que el Gobierno se va despertando y va proponiendo o impulsando medidas que da la impresión de que no tienen suficientemente en cuenta esta cuestión.

Hemos hecho una transacción que, a nuestro modo de ver, es de perfil bajo para lo que nosotros hubiésemos deseado, pero ayuda a clarificar, como mínimo, esta necesidad de respetar los roles de cada institución.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Gavin.

A continuación, en el turno de fijación de posiciones, tiene la palabra la señora Granollers. **(Denegación)**.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario SUMAR, el señor Ibáñez.

EL señor **IBÁÑEZ MEZQUITA**: Moltes gràcies, señora presidenta.

Las primeras palabras quiero que sean de condena al ataque que los compañeros Ada Colau y Jaume Asens han vivido en Cisjordania, ante una situación de genocidio imparables. A partir de ahí, creo que hoy es un día positivo en esta comisión y que empecemos a dibujar el trabajo que llevamos semanas haciendo, que concluirá el miércoles con el plazo de enmiendas de la Ley de Movilidad Sostenible, por fin. Creo que, si en el anterior punto hemos avanzado en la democratización del transporte, manteniendo las ayudas para el 2025 y dibujando ese billete único respetando las competencias, en este segundo punto avanzamos en la descarbonización del transporte, en el impulso de la movilidad activa y en una cuestión fundamental para que esto funcione, que es la interoperabilidad de los diferentes transportes.

Señor Herrero, hoy ustedes lo tienen muy difícil. ¿Porque saben cuál es la decisión del Partido Popular hoy en Valencia, a esta misma hora? Salirse, siendo la Capital Verde Europea, de la Red Europea de Ciudades por la Bicicleta. Y lo hacen por dogmatismo, por ceguera ideológica y por contentar a sus socios negacionistas de VOX. Por tanto, entiendo que ustedes hoy pueden hablar poco de bicicleta, ustedes hoy pueden hablar poco de transporte sostenible.

Creo que es importante esta propuesta del Grupo Parlamentario Socialista, que evidentemente tiene que respetar, como apuntaba el señor Gavin, el marco competencial, pero es importante, por ejemplo, que anunciemos que entre las enmiendas presentadas para mejorar la Ley de Movilidad Sostenible se encuentra considerar la bicicleta como un equipaje de mano. Es verdad que en diferentes operadores —en ferrocarril, en autobús, etcétera— la gente que utiliza la bicicleta para ir a su lugar de trabajo, para ir al médico, para ir a la escuela o para ir donde considere se encuentran muchas complejidades y, por tanto, esta es una necesidad legislativa que atañe a esta Cámara. Las otras cuestiones, como promocionar el uso de la bicicleta, formar para que se tenga en cuenta la importancia de la movilidad activa y el poder hacerla, son fundamentales.

Por último, creo que es importante que el Ministerio de Transportes, por fin, después de muchos años, desde el 2008, compre nuevos trenes que ya tienen en cuenta la importancia de encajar la bicicleta de aquella gente que la utiliza, y que vaya acompañado por otra medida fundamental —y con esta termino—, y que el Grupo Plurinacional SUMAR defendimos, como eran 20 millones para promocionar el alquiler de bicicletas en los ayuntamientos. Creo que esto va en la buena dirección y, por tanto, vamos a votar que sí a la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Ibáñez.

Para terminar el debate, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Rueda, por cuatro minutos.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Le voy a hablar de lo último que ha dicho el portavoz de SUMAR: bienvenidos al parlamentarismo. Y es que el portavoz de SUMAR viene, una vez más, a criticar a VOX con

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 29

palabras que son falsas porque no somos lo que él dice. Todo lo que es irreal es esa izquierda feminista, que es una hipocresía y una estafa. **(Aplausos)**. No vamos a aceptar ni una sola lección, ni una sola lección.

En relación con la iniciativa, me sorprende escuchar al diputado por Málaga decir que el empleo va como una moto, y es que Málaga tiene un 12% de desempleo; Ceuta y Melilla un 29 y 27%, respectivamente. Y ellos, en su ceguera, dicen que todo va bien, que va como una moto. Y viene hoy con una preocupación: montar la bicicleta en el tren. Esa es la preocupación del Partido Socialista y de todos los socios que le apoyarán esta iniciativa. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia)**.

En Málaga, ayer, un tren de cercanías averiado en plena hora punta dejó a pasajeros en las estaciones. El tren de cercanías con salida de Fuengirola a las 14:20 quedó detenido por una incidencia técnica. Retrasos en el servicio, guardas de seguridad impidiendo subir a la gente a los vagones, usuarios atrapados, agobio, niños llorando, discusiones entre pasajeros... Y les preocupa a los del Partido Socialista poder montar la bicicleta en el tren. Trenes que no andan, trenes que te dejan tirado en las estaciones o en medio del campo, trenes que se incendian, como el caso del tren que hace el trayecto Extremadura-Madrid. Pero es que, además, ayer también hubo otro problema, y es que el tren de media distancia Málaga-Sevilla, por falta de material, tampoco pudo operar. Y en la iniciativa vienen a decir que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a estudiar y analizar el incremento de los viajes combinando el ferrocarril con la bicicleta. Quizá es que su nueva estrategia es que la gente haga el último tramo montado en su bicicleta, ya que no les garantizan que lleguen a su destino en tiempo y forma. **(Aplausos)**. Porque ya montarte en el tren es una actividad de riesgo.

Y, además, uno de sus puntos es llevar a cabo campañas que permitan conocer las ventajas de desplazarse combinando el ferrocarril con la bicicleta. ¿O sea, de verdad, dinero de los españoles gastado en campañas? ¿No será mejor que inviertan en mejorar la red ferroviaria española? No, a lo mejor, no es mejor porque, como resulta que el ministro de Transportes dice que el sistema ferroviario funciona muy bien, negamos la mayor y seguimos haciéndoles la vida imposible a los españoles, porque no llegan a tiempo a casa, no llegan a tiempo al trabajo, no llegan a tiempo a su cita médica. No hay mañana que no leamos en los titulares incidencias ferroviarias o, incluso, casos de corrupción del Partido Socialista, y esto es inadmisibile. Por eso, tanto el '1', Sánchez, como el ministro de Transportes, como todo el Gobierno, deberían dimitir en bloque.

Y encima vemos que en las enmiendas, el Grupo Parlamentario Popular, una vez más, compra el discurso de la izquierda, porque habla de intermodalidad sostenible y de impulsar, en coordinación con las comunidades autónomas y entidades locales, en el marco de sus competencias, medidas dirigidas para favorecer la movilidad sostenible y baja en carbono, promoviendo el uso de todos los medios de transporte sostenible; un Partido Popular que nos impone las zonas de bajas emisiones que dificultan la vida a ese español que no ha podido acceder a un vehículo de lujo, como es el vehículo eléctrico, o a un vehículo nuevo, porque no impone medidas fiscales para ayudar a adquirir ese coche y, por tanto, renovar el parque automovilístico español.

Al Partido Socialista le digo que no se preocupe, que el PP se lo va a apoyar, porque el PP hace seguidismo de las políticas del Partido Socialista. Lo vemos en Bruselas, con ese Pacto Verde; lo vemos en Madrid, con el veto a VOX; lo vemos en Andalucía, con el dinero que Moreno Bonilla les da a los sindicatos, y lo vemos en las regiones en las que gobierna, con ese reparto de menas, donde gestionan la inmigración ilegal en lugar de combatirla.

Nosotros, evidentemente, votaremos que no, porque queremos un sistema ferroviario español que garantice la seguridad de todos los españoles y que llegue a destino en tiempo y hora.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señora Rueda.

Esta proposición no de ley se votará en los términos de la transaccional que ha sido manifestada.

### — PARA IMPULSAR LA AUTOVÍA A-32 EN LOS PRÓXIMOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001389).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a la última proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Popular, para impulsar la autovía A-32 en los próximos presupuestos generales del Estado. La defiende la diputada señora Navarro.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 30

La señora **NAVARRO LACOB**A: Gracias, presidente.

Señorías, hoy abordamos la dotación presupuestaria de la autovía A-32. Es un asunto tan importante como urgente. Es importante culminar con las infraestructuras que mejoran la vida de nuestros vecinos, con aquellos proyectos que impulsan su prosperidad, que mejoran sus conexiones, que los hace más competitivos y que acerca a los municipios, especialmente a los más desfavorecidos, a servicios esenciales. La A-32 no es solo crecimiento y oportunidades para la capital de Albacete, es también una batalla contra la despoblación en la Sierra de Alcaraz. Por eso, el debate que hoy nos ocupa aquí, el de la A-32, es importante, pero, como les decía, también es urgente porque hoy podría ser una realidad y no lo es. No lo es por el olvido y el abandono de los últimos gobiernos a este proyecto; un proyecto desplazado de las inversiones de los gobiernos socialistas, presupuesto tras presupuesto, en los Gobiernos del PSOE en los últimos veinticinco años. Ya van veinticinco años desde que se diseñó el trazado de esta infraestructura con un Gobierno del Partido Popular, bajo la Presidencia del presidente Aznar. El trazado de la autovía Linares-Albacete fue diseñado en el año 1996. Se trata de 224 kilómetros que discurren entre las provincias de Albacete y Jaén; es un proyecto que se pensó desdoblado la carretera N-322, que comunica la capital manchega, Albacete, con Bailén. Se trata de un eje de comunicación prioritario para la provincia de Jaén, para la provincia de Albacete, para el conjunto de Andalucía y, en definitiva, de España, ya que está contemplado como estratégico dentro de la red global transeuropea. La autovía A-32 está dividida en ocho tramos a su paso por Jaén y en seis tramos a su paso por Albacete, si bien siempre ha estado más dotada presupuestariamente y más avanzada en su trazado a su paso por Jaén que por Albacete. Así que seamos esta mañana muy conscientes de que esta autovía no será una realidad en tanto en cuanto no concluyan todos los tramos que discurren por ambas provincias; y el tramo de la A-32, que discurre por la provincia de Albacete, necesita un impulso decidido. Su objetivo es constituir una alternativa más rápida, cómoda y segura para las comunicaciones entre Andalucía y el levante español, pasando por Albacete y volviendo a ponerlo en el nudo de comunicaciones que siempre ha sido. Adicionalmente, es una oportunidad atractiva para fijar población y atraer nuevas oportunidades a las localidades de Villapalacios, Reolid, Alcaraz, El Horcajo, Robledo, Balazote, Bienservida, El Jardín, todas ellas de la provincia de Albacete. El Gobierno del Partido Popular cumplió y avanzó. Bajo el Gobierno del presidente Rajoy, dentro de las actuaciones incluidas en el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras, el Ejecutivo contempló la inclusión de los tramos de la A32 entre Linares y Albacete con una apuesta decidida de 691,78 millones de euros. Ese Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras sumaba 5000 millones de euros; el 17% de ese PIC era solo para la provincia de Albacete. ¿Y qué pasó? Pasó que llegó el Partido Socialista y volvió a abandonar a Albacete; lo hizo con la llegada de Zapatero y más tarde también con la del presidente Sánchez.

El PSOE abandonó el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras, dijo que lo reformularía y lo llamaría de otra manera; anunció estar explorando nuevas fórmulas de colaboración público-privada, sabiendo que estas ya le daban alergia, pero no aportó ni el calendario ni mayor detalle hasta la fecha. En julio de 2020 el ministro Ábalos, que hoy ya sabemos que se dedicaba a otras cosas en lugar de importarle las infraestructuras vitales para nuestro país, anunció cuatro proyectos nuevos de más de 1000 millones de euros para Murcia, para Valencia y para Castellón; ninguna mención a la A-32 ni tampoco a la provincia de Albacete. Mucho me temo que estaba preparando la hucha para pagar los peajes de los independentistas que se consumaron en los primeros presupuestos de Sánchez, que tardaron más de tres años en llegar y que fueron los presupuestos de 2021. Pero no hubo ninguna mención entonces, ni tampoco propuestas reales, ni entonces ni ahora.

Quiero también recordarles que en octubre de ese mismo año 2020 el presidente de Castilla-La Mancha, Emiliano García-Page, prometió avanzar en la A-32, pero se escudaba diciendo que era complicado ponerle fecha porque no había presupuestos generales del Estado a la vista. Este mismo mes de octubre, cuatro años después, en el debate del estado de la región, García-Page ha vuelto a decir que la A-32 debe tener más tramos en obra, si bien se encuentra ante la misma tesitura de que no hay presupuestos en perspectiva. En definitiva, no hay ningún compromiso real. Estas frases cuatro años después nos dejan en la misma situación en la que nos encontrábamos entonces. Es un engaño para los ciudadanos que tanto el dirigente regional como el nacional, ambos del mismo partido, el Partido Socialista, se encuentren cuatro años después en la misma situación, uno prometiendo lo mismo y el otro sin perspectivas de unos presupuestos generales, y, lo que es más preocupante, sin que ni siquiera les dé vergüenza. Desde 2018, los presupuestos del Partido Popular —con los que Sánchez gobernó tres años, les recuerdo, prorrogándolos en 2019 y 2020—, no ha habido una apuesta por la dinamización del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 31

proyecto de la autovía A-32, ni en 2021 ni en 2022 ni en 2023; aunque esa infraestructura sea vital para la provincia de Albacete y también para Jaén —reitero— y suponga un enorme progreso para la treintena de municipios que atraviesa —gran parte en zonas oficialmente clasificadas como desfavorecidas—, no la ha habido.

Señorías, nuestro compromiso es claro: está con los alcaldes que solicitan este proyecto; con los vecinos de las zonas desfavorecidas, que se beneficiarían de él; con los empresarios que lo reclaman y que han denunciado el abandono, y, sobre todo, con las fundaciones de la sociedad civil, como la Fundación Campollano, que impulsó con sus estudios y con su liderazgo la A-32 hace ya más de veinticinco años, que están esperando y que merecen ver que la A-32 y su ejecución son una realidad. Esta debería ser también una prioridad para el Gobierno de España.

Sobre el tramo en el que están trabajando —porque sé que seguramente el portavoz del Grupo Socialista que haga la defensa de esta iniciativa lo dirá más adelante—, no se puede alardear de una inversión millonaria sobre un único tramo en el que ahora mismo se está trabajando porque no es más que un parche para lo que Albacete necesita, no llega ni a un 10% de lo que presupuestó Rajoy para la A-32; repito, fueron 691 millones de euros lo que dejó presupuestado un Gobierno del Partido Popular.

Y acabo ya, no sin antes hacer una referencia a la enmienda a esta proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista, porque es la demostración de la falta de compromiso del sanchismo con la provincia de Albacete. Son tres frases genéricas en una única enmienda donde ni se nombra la A-32 y donde evitan comprometerse presupuestariamente. ¿De verdad puede usted volver esta semana a Jaén, a su provincia, con algo así? Yo he dado mi palabra en Albacete y seguiré defendiendo la A-32 por su nombre y no como un mero corredor, como se refieren a él —corredor Linares-Albacete— en la enmienda que nos presentan, que va de suyo que no podemos ni siquiera admitir. Lo haré también con los presupuestos generales del Estado; y parto de que estoy haciendo la previsión de que los habrá, porque es lo que se le presupone a un Gobierno serio. De hecho, si este Gobierno no puede aprobar los presupuestos generales del Estado, lo mejor que puede hacer es disolver esta Cámara y convocar elecciones. Será ya un Gobierno del Partido Popular el que hará realidad la A-32 con la dotación presupuestaria que merece.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señora Navarro.

Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Ana Cobo.

La señora **COBO CARMONA**: Muchas gracias, presidente.

Qué mala relación tiene el Partido Popular con la verdad, qué incomodidad le supone la verdad al Partido Popular cada vez que habla en esta Cámara. Cuando hablamos de la A-32 estamos hablando de un proyecto netamente socialista. Fue un Gobierno socialista el que tomó la decisión política de vertebrar el territorio más allá del diseño radial por el que todas las vías nacen y llegan hasta Madrid. En esta nueva concepción, pensada para desarrollar todas las zonas de España, se diseña la A-32.

El retraso de la A-32 tiene dos nombres propios: José María Aznar y Mariano Rajoy. En el año 1996 el señor Aznar, cuando apenas llevaba unos meses en el Gobierno, fue a Linares; fletaron un autobús —yo soy de Linares— para inaugurar los 11 kilómetros que unen Linares con Bailén. Cualquiera que sepa un poco de carreteras sabe que en dos meses no se toma la decisión, se diseña, se proyecta, se licita y se ejecuta una autovía, es decir, fue un Gobierno socialista quien pensó en vertebrar el territorio y Aznar fue a ponerse la medalla cuando llevaba un mes. Ocho años más que estuvo en el Gobierno: cero euros de inversión, cero euros de licitación, cero de proyecto, cero euros de diseño, nada. Es decir, suma cero de Aznar respecto a la autovía A32. Después llegó el Partido Socialista y puso en marcha de nuevo distintos tramos, que se fueron empezando por fases: licitación, ejecución... Se pusieron en marcha de nuevo los tramos de la Autovía del Olivar. Vuelve Mariano Rajoy al Gobierno y hace un poco lo mismo; vamos a pensar que incluso lo terminaron, porque es verdad que ellos culminaron el tramo que ya estaba en marcha de Linares-Ibros —vuelvo a insistir en que soy de Linares y estuve allí ese día que fue Mariano Rajoy—, 11 kilómetros. Es decir, en mi provincia —y en total— el balance que tiene el Partido Popular de ejecución, diseño o presupuestación de la A-32 son 11 kilómetros del total de más de 85 que ya están hechos.

Hay una relación directa entre el avance de la A-32 y los Gobiernos socialistas y una relación directa entre el Partido Popular y los retrasos en la A-32. Y esta regla de tres es muy sencilla: como ahora mismo tenemos un Gobierno socialista con un presidente socialista la A-32 sigue avanzando. En estos seis años

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 32

de Gobierno socialista se han puesto en servicio 45 kilómetros de la A-32, además del enlace de Baeza, que se cambió respecto al previsto por el Partido Popular y ahora encara ya su recta final y conecta la autovía autonómica con la nacional. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia)**. También se han puesto en marcha el enlace de Villacarrillo con Iznatoraf y la circunvalación de Albacete, hay dos tramos en redacción entre Villanueva del Arzobispo y Arroyo del Ojanco y otros dos tramos en Albacete, entre Robledo y Albacete, y se está ejecutando el enlace entre la CM-323 y Balazote oeste. Como he dicho antes, cuando hay gobiernos socialistas la autovía avanza.

Si el Partido Popular está interesado en la autovía de Jaén —yo soy de Jaén—, debe mirar a Sevilla y exigirle al señor Moreno Bonilla que cumpla las promesas que nos hizo a los jienenses y con las que se presentó a las elecciones, que son tres. Una era la Autovía del Olivar, que hasta ahora tiene construidos 77 kilómetros en la provincia de Jaén y 87 kilómetros en total —también con la idea de vertebrar todo el territorio—, todos, absolutamente todos con sello socialista; desde que el señor Moreno Bonilla llegó al Gobierno: cero. Otra era la conexión de Jaén con Córdoba por Fuerte del Rey, que fue una idea del PP, que era muy buena idea, porque se acertaba mucho por Andújar, para conectar Jaén con Córdoba, de la cual han ejecutado, proyectado, diseñado y presentado cero euros. Y la tercera era la conexión entre Jaén y Córdoba por El Carpio, también una gran oportunidad para conectar las dos capitales, y donde no solo no han hecho nada —o sea, cero kilómetros de autovía—, sino que nos quieren vender gato por liebre y están haciendo una chapuza que tiene doscientos memes en nuestra provincia. Cualquiera puede acercarse a ver lo que está haciendo allí el Partido Popular: una chapuza monumental. El balance del Gobierno de Moreno Bonilla en la provincia de Jaén, después de seis años de Gobierno y cuando se vaya, es de cero euros y cero kilómetros construidos, y eso teniendo en cuenta que dispone de más recursos que nunca. Nunca jamás la Junta de Andalucía ha tenido un proyecto —como iban a presentar hoy— de 47 000 millones de euros, gracias a la financiación que le está trasladando el Gobierno de España.

Nosotros hemos presentado una enmienda, efectivamente, porque hay que acompasar el presupuesto con el estado en el que está cada punto de la autovía, pero ya nos dicen que no la van a aprobar. Otra cosa sería que inmovilizaran recursos del presupuesto a sabiendas de que no será posible su ejecución. No tienen la misma capacidad de absorción el territorio y los proyectos según estén en ese momento. Por tanto, no nos vengan aquí con este cuento a robar lo que no es suyo, porque el mérito del Partido Popular en esta autovía, en el diseño y en la ejecución es cero.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Cobo.

A continuación, para terminar con el turno de fijación de posiciones, tiene la palabra, por el Grupo Republicano, la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias.

Voy a ser muy breve.

Nosotros vamos a votar en contra esta propuesta porque nos parece que presentar una PNL en la negociación de los presupuestos es no utilizar las iniciativas parlamentarias donde tocan. Creo que esto es verdaderamente una negociación de presupuestos. Por tanto, no nos vamos a abstener, como sería lo normal, sino que vamos a votar en contra.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Granollers.

Pasamos al turno de intervención del Grupo Parlamentario SUMAR. Tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, presidenta.

Es una buena reflexión por parte del Grupo Republicano, pero queremos entrar en otro tema, porque ya saben que los del Grupo Plurinacional SUMAR somos más de tren que de carretera, independientemente de que las carreteras que son imprescindibles se deben hacer. Lo digo porque en Jaén —hemos hablado también de Jaén— el problema principal es otra vez el ferroviario.

No hace mucho un sector importante de la población se manifestaba por una cosa tan sencilla como es el tren de mi pueblo. Era la plataforma «Tren Rural Andalucía», la PTR. La emergencia ferroviaria en toda Andalucía, y en la provincia de Jaén específicamente, es muy grande, sobre todo en desaprovechamiento de infraestructuras que están en desuso y que podríamos utilizar en estos momentos de alta necesidad. También es importante reforzar la línea Linares-Baeza, que da la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 33

sensación de que se está dejando morir. Y por finalizar —y para acordarnos de las responsabilidades que también tiene el Partido Popular—, quiero recordar el puerto seco de Linares, que se acopla algo. El puerto seco de Linares está muy muy seco, y no han hecho absolutamente nada en seis años que llevan gobernando.

Y paso a hablar ya finalmente de las carreteras. Hemos de recordar aquello que sí que está en redacción, porque una cosa es lo que está hecho —como ya bien ha dicho la diputada del Grupo Popular— y otra lo que está en redacción o está en tramitación. Por ejemplo: Villanueva del Arzobispo-Beas de Segura, 144 millones, está en redacción; Beas de Segura-Arroyo del Ojanco, 68 millones, en redacción; Arroyo del Ojanco-Puente de Génave, 111 millones; Robledo-enlace CM-313, 143 millones; enlace CM-313-Balazote oeste, 96,55 millones; Balazote-Albacete, 67 millones, también en redacción. Por tanto, no se puede decir que no se está haciendo. Obviamente, está en redacción, y ahora, cuando estén los proyectos ya definidos, entrarán en los presupuestos generales aquellas prioridades que se mantendrán por definición del territorio, pero sobre todo y lógicamente por nuestro apoyo, que esperemos que en este caso el Partido Popular también se lo dé.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Alonso.

Para terminar, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor García Gomis, por un tiempo de dos minutos y medio.

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

Desde 1996, casi treinta años después, aunque ustedes se lancen la pelota unos a otros, el resultado es que no está finalizada la autovía A-32, y es una infraestructura que consideramos necesaria para la vertebración de nuestro territorio, concretamente para la provincia de Albacete, que ha sido prometida una y otra vez sobre todo en las campañas electorales del PSOE. Es una autovía que podría ayudar a dar alternativas al transporte por carretera y generaría una vía de alta capacidad para gestionar otras vías y rutas; un trazado que uniría la Comunidad Valenciana y Andalucía y que fomentaría y potenciaría muchos sectores económicos de ambas regiones, pero también, por supuesto, de Castilla-La Mancha.

Esta infraestructura es necesaria, pero sigue dilatándose en el tiempo con continuos incumplimientos y abandonos de unos y de otros. Esto nos recuerda las mentiras sobre el transporte ferroviario a Extremadura que muchos han lanzado en campañas electorales o las viviendas prometidas por Zapatero o por el señor Sánchez. Al final lo que sigue pasando es que nadie hace nada, todo queda en agua de borrajas y lo único que vemos aquí es cómo el Partido Socialista le tira la pelota al PP y el PP se la tira al Partido Socialista, y mientras tanto los que sufren son los ciudadanos.

Albacete está siendo continuamente abandonada. Este es un proyecto que podría ayudar a muchos municipios, y varias zonas podrían ver reactivada su economía y su peso en la región. El AVE ha ayudado a la región, cierto, pero se necesita una continuidad para que esa ayuda no quede en nada y no sea simplemente una isla en la alta velocidad. Es necesario cumplir lo prometido y dar a los albaceteños una red viaria de calidad y moderna, una red viaria del siglo XXI para el siglo XXI.

En VOX estaremos a favor de todo aquello que pueda ayudar a estos municipios y provincias, sobre todo a aquellos que más lo necesiten. La despoblación y el cierre de empresas puede agravar aún más la situación y dejar a muchos municipios en clara desventaja sobre todo respecto a las grandes ciudades. Son unas inversiones necesarias que tienen que llegar cuanto antes, que no se pueden dilatar más en el tiempo. Señorías del Grupo Socialista y señorías del Grupo Popular, es hora de cumplir con las palabras dadas a la gente de La Mancha. Han sido años y años de Gobiernos regionales y años y años de Gobiernos nacionales que no han traído una mejora sustancial a la vida de los vecinos de los diferentes municipios de la provincia de Albacete. Es necesario licitar los tramos pendientes, es necesaria la financiación, es necesario ponerse manos a la obra; ya está bien de ningunear, ya está bien de tomar el pelo a la ciudadanía, porque de ello depende la supervivencia de muchos municipios, sobre todo en la provincia de Albacete. Si no, luego nos echaremos las manos a la cabeza con la despoblación, con las tasas de desempleo o con la situación de agravio que sufren muchas provincias, entre ellas la provincia de Albacete.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Concluido el debate, ¿tiene el grupo proponente alguna apreciación que hacer sobre las enmiendas presentadas?

Señora Navarro.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 34

La señora **NAVARRO LACOB**A: No las aceptamos.

La señora **PRESIDENTA**: De acuerdo.

### PROPOSICIONES NO DE LEY. (VOTACIÓN).

La señora **PRESIDENTA**: Terminado el orden del día, si les parece, procedemos de manera inmediata a la votación.

Comenzamos con el punto número 1: Proposición no de ley sobre la recuperación del topónimo de Sierra de Cantabria, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota con la enmienda incorporada.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; en contra, 4; abstenciones, 3.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos al punto número 2: Proposición no de ley relativa a la defensa del sector del transporte de mercancías por carretera, del Grupo Parlamentario VOX. Se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 19; abstenciones, 14.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Punto número 3: Proposición no de ley para la conexión de Lleida al corredor mediterráneo de mercancías, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya. Se votará con la enmienda transaccional presentada a la Mesa.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; en contra, 3.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Punto número 4: Proposición no de ley relativa a la bonificación al transporte y los abonos únicos, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. Se vota en los términos de la transaccional presentada a la Mesa.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; en contra, 3; abstenciones, 3.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Punto número 5: Proposición no de ley para garantizar el impulso del tramo de la autovía A-40 entre la ciudad de Ávila y la A-6, para conectarla con Valladolid y el resto del noroeste de España, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; abstenciones, 19.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Punto número 6 del orden del día: Proposición no de ley para impulsar la autovía A-32 en los próximos presupuestos generales del Estado, del Grupo Parlamentario Popular. Se vota en sus propios términos.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Punto número 7: Proposición no de ley para el impulso del proyecto de la segunda pista del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández y sus conexiones ferroviarias y por carretera con los ejes estratégicos de la provincia de Alicante, del Grupo Parlamentario Popular. Se votará por puntos.

Punto número 1.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Punto número 2.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; abstenciones, 19.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 201

29 de octubre de 2024

Pág. 35

Punto número 3.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 15.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.

Última proposición. La número 8. Proposición no de ley para promover la movilidad sostenible a través de la intermodalidad tren-bicicleta, del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en los términos de la transaccional presentada.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 3; abstenciones, 14.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Se levanta la sesión.

**Era la una y veinticinco minutos de la tarde.**

cve: DSCD-15-CO-201