



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 43

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ RAMÓN GÓMEZ BESTEIRO

Sesión núm. 2 (extraordinaria)

celebrada el miércoles 24 de enero de 2024

Página

ORDEN DEL DÍA:

Retirado del orden del día:

— Comparecencia del señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible (Puente Santiago):

- Para informar sobre las líneas generales de su actividad política a desarrollar durante la XV Legislatura, dando respuesta especialmente a las demandas de Canarias. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000129) 2

Comparecencia del señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible (Puente Santiago):

- A petición propia, para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. (Número de expediente 214/000009) 2
- Para informar sobre las líneas de actuación y las previsiones del ministerio en la XV Legislatura en el ámbito de las infraestructuras viarias y ferroviarias en Galicia, concretamente en lo relativo a la ejecución de las actuaciones pendientes. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000006) 2
- Para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000034) 2
- Para dar cuenta de las que serán sus líneas de actuación al frente del departamento. A petición del Grupo Parlamentario VOX (Número de expediente 213/000077) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 2

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

RETIRADO DEL ORDEN DEL DÍA:

— COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (PUENTE SANTIAGO):

— PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE SU ACTIVIDAD POLÍTICA A DESARROLLAR DURANTE LA XV LEGISLATURA, DANDO RESPUESTA ESPECIALMENTE A LAS DEMANDAS DE CANARIAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000129).

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Iniciamos esta sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible. Como saben, la primera petición de comparecencia, solicitada por el Grupo Parlamentario Mixto en relación con las demandas, especialmente de Canarias, ha sido retirada.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (PUENTE SANTIAGO):

— A PETICIÓN PROPIA, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. (Número de expediente 214/000009).

— PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS DE ACTUACIÓN Y LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO EN LA XV LEGISLATURA EN EL ÁMBITO DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y FERROVIARIAS EN GALICIA, CONCRETAMENTE EN LO RELATIVO A LA EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES PENDIENTES. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 213/000006).

— PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000034).

— PARA DAR CUENTA DE LAS QUE SERÁN SUS LÍNEAS DE ACTUACIÓN AL FRENTE DEL DEPARTAMENTO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX (Número de expediente 213/000077).

El señor **PRESIDENTE**: Todas las demás comparecencias las acumulamos en un único debate: la siguiente, a petición propia del propio ministerio, del Gobierno; la segunda, en relación con las infraestructuras viarias y ferroviarias en Galicia; la tercera, para informar de las líneas generales de la política del departamento, solicitada por el Grupo Parlamentario Popular, y, finalmente, la solicitud de líneas de actuación al frente del departamento, solicitada por el Grupo Parlamentario VOX. Acumulamos todas las peticiones y el debate será, por tanto, conjunto. Iniciaremos el debate por el Gobierno, por el ministro. La siguiente intervención, primera de los grupos parlamentarios, será de diez minutos y la segunda de tres, con flexibilidad. Por tanto, empezará el Grupo Popular y continuarán de mayor a menor los grupos parlamentarios, finalizando el Grupo Socialista.

Damos la bienvenida al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, don Óscar Puente Santiago. Le agradecemos su asistencia a esta Comisión y le cedemos la palabra. La palabra es suya, ministro. **(El señor Palencia Rubio pide la palabra).**

El señor **PALENCIA RUBIO**: Un segundo, señor presidente.

Simplemente quería dejar constancia de que la costumbre de esta Comisión, como ya pasó con la comparecencia del ministro Ábalos y de la ministra Raquel Sánchez, era ir de menor a mayor. También esta semana, por ejemplo, en la Comisión de Justicia, se ha seguido ese criterio. Si ustedes, por seguir en su tónica, quieren cambiar el criterio, están en su derecho porque tienen mayoría, pero quiero manifestar nuestra queja por el cambio con respecto a la trayectoria de esta Comisión y de otras comisiones de esta semana.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 3

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Muy buenos días a todos y todas. Muchas gracias por su asistencia hoy aquí. Saludo a todos los miembros de la Comisión, al resto de diputadas y diputados que están aquí, y un saludo especial a una de mis predecesoras, doña Ana Pastor; bienvenida.

Quiero empezar diciéndoles que en esta comparecencia sobre las líneas generales de la política de mi departamento previstas para esta XV Legislatura comparezco, como ha señalado el presidente, a petición propia y a petición también de algunos grupos. Quiero subrayar que es para mí un honor comparecer en esta Comisión. Les adelanto que pueden contar con mi colaboración y con la de todo mi equipo en la importante labor que desde este órgano se lleva a cabo en el ámbito legislativo, del impulso de actuaciones o del control parlamentario propiamente dicho.

Permítanme que inicie esta comparecencia con una reflexión de carácter general sobre el punto en el que se encuentra España en materia de infraestructuras. Somos el primer país de la Unión Europea y el tercero en el mundo en kilómetros de autovías, de vías de alta capacidad. Solo nos superan China y Estados Unidos. Somos el segundo país del mundo en kilómetros de alta velocidad, solo nos supera China, pero somos el primero en población conectada a través de redes ferroviarias de alta velocidad. El 70% de nuestra población está conectada por tren de alta velocidad. Somos el primer país del mundo en gestión de aeropuertos, AENA es la empresa más importante del mundo, tenemos los mejores aeropuertos de la Unión Europea y somos el primer país de la Unión Europea por número de escalas en sus puertos. Por tanto, decir que este es un país magníficamente comunicado por tierra, mar y aire no es faltar a la verdad, es la realidad.

Pero, vayamos un poco más allá. A pesar de esa situación, que yo creo que cualquiera subrayaría como muy buena, es un éxito de país, es un éxito de nuestra democracia, es un éxito de todos los gobiernos que ha tenido España desde la llegada de la democracia, porque esto lo hemos construido entre todos y, además, es indudable que partíamos, hace más de cuarenta años, de una posición notablemente distinta. Si alguien, hace cuarenta años, nos hubiera dicho que este era el diagnóstico que íbamos a hacer de nuestras infraestructuras, pues nadie le hubiera creído. Pero esta es nuestra realidad y, sin embargo, escuchamos a lo largo y ancho de todo nuestro territorio voces de permanente insatisfacción. Las reclamaciones y las expectativas incumplidas en materia de infraestructuras son inagotables e inabarcables de norte a sur y de este a oeste.

Yo creo que esta es una responsabilidad también de todos. Haciendo un ejercicio de autocrítica, todos debemos convenir que hemos convertido las infraestructuras, por un lado, en un objeto de la batalla política constante entre unos y otros y, por otro, en un elemento permanente de agravio; lo que hay en un sitio no lo hay en otro. Es verdad que, en algunos casos, existen agravios y es verdad que, en algunos casos, estas reclamaciones están justificadas, pero hay otros en los que, en muchas ocasiones, las reclamaciones alcanzan tintes verdaderamente sorprendentes. Por tanto, empiezo esta comparecencia haciéndoles una propuesta. Sé que es una propuesta —algunos me lo han dicho— tremendamente ingenua, pero quiero hacerla porque estamos empezando, estoy empezando como ministro, estamos empezando esta legislatura y no renuncio a poder alcanzarlo. Les invito a que trabajemos en un acuerdo de país por las infraestructuras, porque los ciclos de las infraestructuras son muy superiores a los ciclos políticos y, por tanto, necesitamos sacarlas, al menos parcialmente, y está claro que no totalmente de la guerra política. Tenemos que intentar, al menos, sentar unos criterios que sean estables, que tengan vocación de permanecer para que, con independencia del color político de los gobiernos que vayan pasando por este país, consigamos tener un mínimo consenso en materia de infraestructuras, que es imprescindible, como digo, para seguir avanzando, pero, al mismo tiempo, para no generar expectativas falsas ni frustraciones en el conjunto de nuestra población.

En esta nueva legislatura que acaba de arrancar, como dijo el presidente del Gobierno en su sesión de investidura, queremos seguir por el camino del avance de la mayoría, el del progreso, en suma, el camino que tenemos que seguir los que queremos evolucionar, no involucionar, lo que nos tiene que dar más estabilidad, más prosperidad y una mejor convivencia. Y con este fin, para estos próximos cuatro años, desde el Gobierno nos hemos marcado ocho prioridades, ocho compromisos: Culminar la modernización del país en clave verde y digital, continuar reforzando el Estado del bienestar, mejorar el acceso a la vivienda, impulsar la transición ecológica, la igualdad, fortalecer la cohesión territorial, garantizar una mejor convivencia, y, por último, afianzar nuestra posición en Europa.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible tiene un papel muy relevante en estas prioridades, para lo que nos hemos fijado tres grandes retos que sintetizan las que serán nuestras aportaciones clave.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 4

El primero es avanzar en la transformación de España. Ya lo señalé el día de mi toma de posesión: no estoy en política para estar, sino para hacer. El día que no pueda hacer, dejaré de estar. No tiene ningún sentido para mí pasar por los puestos sin la ambición de transformar la realidad, por supuesto, a mejor. Y eso es lo que voy a hacer en este ministerio, continuar el proceso de descarbonización del sistema de transportes, una oportunidad que nos conceden con la llegada de fondos europeos y que no podemos desaprovechar, porque no tendremos, seguramente, otra tan clara en los años venideros; y proseguir en la transición hacia una movilidad sana, sostenible y segura, porque la que tenemos hoy no tiene ninguna de estas tres características y tenemos que llegar a ello.

A lo largo de la comparecencia les enumeraré múltiples actuaciones alineadas con estos objetivos, pero me gustaría resaltar las siguientes. Vamos a reactivar los dos proyectos de ley que llegaron a iniciarse su tramitación en la anterior legislatura: la ley de movilidad sostenible y el de la creación de la autoridad administrativa independiente para la investigación de los accidentes. Quiero decirles que estas dos iniciativas legislativas van a venir próximamente al Parlamento, y también les digo, para su tranquilidad, que vendrán exactamente como estaban en el anterior mandato. Por tanto, los grados de acuerdo y de consenso, también los de discrepancia, que hubiera en ese momento son los que habrá al inicio de la tramitación de ambos textos.

En el ámbito ferroviario, vamos a profundizar en la racionalidad de la planificación, volver a la excelencia en la prestación de los servicios, impulsar el transporte de mercancías, un ámbito, el de las mercancías por tren, en el que tenemos un porcentaje de mercancías transportadas por tren muy bajo, y llevar a cabo mejoras normativas y una reflexión en profundidad para definir el sector ferroviario del futuro. A su vez, vamos a hacer un ejercicio importante para dar respuesta a las necesidades de liberalización en el transporte de viajeros, tanto en la parte de administración de la infraestructura, para poder atender adecuadamente al incremento de la demanda, como a la parte de los servicios que presta la operadora pública, donde progresaremos hacia una mejora de la competitividad.

En carreteras, daremos el paso definitivo desde una gestión centrada en el desarrollo de nuevas infraestructuras a la gestión orientada hacia la innovación y la prestación de un servicio público de calidad. Como he dicho al inicio, tenemos una red de carreteras muy bien dimensionada, pero también una red que ha llegado a un punto de madurez importante y, por tanto, es, quizá, el momento de volcarse más en la conservación y menos en el desarrollo de más kilómetros de vías.

En el ámbito del transporte por carretera, continuaremos trabajando en la mejora de la regulación y de la ordenación, para asegurar la seguridad y la calidad en su uso por parte de la ciudadanía y de los profesionales del transporte.

En cuanto al transporte aéreo y marítimo, las actuaciones se centrarán en la sostenibilidad, especialmente las derivadas de las normativas del paquete Fit for 55, la conectividad de los territorios extrapeninsulares y la garantía y seguridad de los servicios. En el caso de AENA, trabajaremos en los retos que plantea el futuro documento de regulación aeroportuaria, el DORA 3, y seguiremos avanzando en los planes de ampliación o remodelación en marcha. Asimismo, en ENAIRE vamos a continuar con la hoja de ruta marcada por su ambicioso plan de vuelo, con hitos tan relevantes como los relacionados con la modernización tecnológica y la gestión del tráfico de drones.

Por su parte, en Puertos del Estado continuaremos impulsando la conectividad terrestre de los puertos de interés general y apostaremos por un sistema portuario, cohesionado, moderno e innovador.

Y, por último, seguiremos fomentando otras actuaciones de carácter transversal, como la internacionalización, la innovación, las actuaciones espaciales y las que tiene en marcha el Instituto Geográfico Nacional. Son políticas y actuaciones que, por supuesto, quedarán plasmadas en la elaboración de los presupuestos generales del Estado, que continuarán con los mismos objetivos marcados en los últimos ejercicios.

Vayamos con los antecedentes. Hasta llegar aquí, los pasos dados por este Gobierno, desde el año 2018, requirieron de un importante esfuerzo de mis predecesores en el cargo. Tanto el ministro Ábalos como la ministra Sánchez supieron comprender y asumieron su labor con dedicación. En estos años, el objetivo principal ha sido alcanzar una política moderna en materia de movilidad e infraestructuras. Para ello, la política de transportes se orientó hacia la movilidad sostenible, con las inversiones dedicadas a la máxima contribución al crecimiento económico y conectando las mismas con la innovación y la internacionalización de la economía. Todo ello, en una clara apuesta, tanto por descarbonizar la movilidad como por el transporte público.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 5

No es fácil resumir el trabajo de los últimos años del Gobierno en este ministerio. Aunque seguro que dejo sin mencionar algunas cosas, sí quiero destacar algunos hitos: Récord de presupuesto en inversiones; llegada de la alta velocidad a Granada, Galicia, primera fase de Extremadura, Burgos o Murcia; impulso al ferrocarril convencional y a las cercanías, tanto en lo que respecta a las infraestructuras como a los servicios, especialmente con el plan puesto en marcha para renovar el material móvil. Les he hablado ya muchas veces de la mayor compra en la historia de la compañía RENFE, con quinientos trenes que se van a incorporar, que están empezando ya a incorporarse a nuestra flota en los próximos meses. Asimismo, la apuesta por los corredores europeos de transporte, el mediterráneo y el atlántico; los descuentos en transporte público sin precedentes; el fin de los peajes cuando se han acabado las concesiones; la liberalización ferroviaria; el incremento de las bonificaciones al 75% en el transporte aéreo y marítimo para los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla; el impulso a la presencia internacional del ministerio y la defensa de nuestros intereses, tanto en la Unión Europea como en los importantes organismos internacionales de transporte; o el apoyo firme a la internacionalización de las empresas españolas de transporte e infraestructuras, en el caso concreto de Renfe prestando ya servicios en casi todas las partes del globo. Y, por supuesto, aunque ya queda fuera del actual ámbito de competencias del ministerio, es justo mencionar también los logros alcanzados, en materia de vivienda o de agenda urbana, conducentes a garantizar el acceso a la vivienda como quinto pilar del Estado del bienestar.

Por ello, quiero dejar patente mi más sincero agradecimiento a quienes hicieron posible todos estos avances y también a quienes les precedieron, porque, como señalé el día que tomé posesión como ministro, este es un ministerio en el que hay que estar permanentemente agradecido a quienes nos precedieron. Algunos tenemos la fortuna de llegar y a la semana siguiente inaugurar Pajares, pero esa es una labor que, como bien sabe la ministra Pastor, han compartido muchos ministros que me precedieron. Es lo que tienen las infraestructuras, que alguien las piensa, otro las diseña, otro las construye y, al final, otro las pone en marcha. Por eso, el agradecimiento a esa cadena interminable, que empezó con nuestra democracia y que no para, yo creo que es indispensable por un mínimo de decencia al frente del ministerio.

En estas primeras semanas al frente del ministerio, como he dicho, he tenido el privilegio de ser testigo de algunos de esos avances tan relevantes. He mencionado la variante de Pajares, un reto de ingeniería sin parangón con prácticamente ningún otro país del mundo que ha posibilitado la llegada de la alta velocidad a Asturias. Más de cien mil billetes se han vendido el primer mes de puesta en marcha de esta infraestructura. Los asturianos y las asturianas pueden dar buena fe de que este es un vector de transformación para Asturias que va a marcar realmente un antes y un después en la existencia de esta infraestructura.

Por otro lado, la puesta en marcha del servicio de electrificación del tramo entre Plasencia y Badajoz de la nueva línea Madrid-Extremadura, con lo que Extremadura ha dejado de ser la única comunidad autónoma que no tenía un solo kilómetro de ferrocarril electrificado. Cuando decía antes que hay quienes se quejan de agravios inexistentes y otros que lo hacen con una absoluta justificación, en este segundo caso me estaba refiriendo, evidentemente, a Extremadura, una tierra que necesita del esfuerzo de todos para que tenga las comunicaciones que su gente se merece. El desbloqueo de la ampliación norte del puerto de Valencia, una operación muy importante para ese puerto y para el tráfico de mercancías por barco para nuestro país. La continuidad en el ejercicio 2024 de la gratuidad de cercanías, rodalies, media distancia convencional y líneas de autobús estatales, así como la cofinanciación de los descuentos del 50% de los abonos y los títulos multiviaje de transporte público interurbano, como muestra de un compromiso con la movilidad sostenible.

La reapertura del tráfico de uno de los viaductos del Castro en la A-6, tan demandada por su relevancia para la cohesión territorial, bien lo saben en Galicia y en el Bierzo, y que, como señalaba en esa fecha de reapertura, supone también poner en valor la ingeniería de nuestro país y la solvencia de nuestras empresas, porque es una obra que se ha realizado en un tiempo de apenas nueve meses. Yo contaba que, cuando era niño, iba a esa tierra de vacaciones en verano, la tierra de mi padre, y vi construir esos viaductos. La obra era interminable, pasaba un verano, otro verano, ¿cuándo estarán estos viaductos? Nosotros, en este año del siglo XXI lo hemos hecho en menos de diez meses, que es algo verdaderamente impresionante.

La puesta en servicio del tramo de la autovía A-33 entre Yecla y Caudete, el último, es un ejemplo claro de cómo se mejora la movilidad. En concreto, el ejemplo Murcia-Valencia, cuarenta y dos kilómetros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 6

que se han ahorrado los que tienen que desplazarse entre una y otra localidad, con un ahorro en tiempo de aproximadamente veinticinco minutos.

El nuevo taller base de mantenimiento de Santa Catalina de Renfe, en Madrid, esencial para la nueva flota de alta velocidad, porque estamos introduciendo el tren en la vida de la gente cada vez más. El año pasado fue el segundo año con más viajeros de la historia de Renfe y este va a ser, sin duda, el primero, no cabe ninguna duda de que va a ser así, y para ello necesitamos también dotarnos de infraestructuras que nos permitan mantener nuestra flota en un estado óptimo para prestar servicios.

O, en el ámbito internacional, la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea, con unos resultados muy destacados para la seguridad marítima, la seguridad vial, la sostenibilidad del transporte o el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. No digo yo que la presidencia española durante seis meses haya sido soberbia en materia de transportes, es que lo reconoce toda la Unión Europea. Se han aprobado ocho ordenaciones generales en este semestre, un récord en la historia de la Unión Europea. No ha habido una presidencia tan prolífica a la hora de consensuar y de tomar iniciativas en materia de transporte en el ámbito de la Unión.

Y esa es la línea de trabajo en la que me gustaría continuar. Debemos aprovechar la coyuntura de la recuperación de los tráficos prepandemia, incluso en algunas ocasiones adelantando a países de nuestro entorno, como es el caso del transporte aéreo. Por ello, en la legislatura que estamos iniciando, como ya he dicho en otros foros y como acabo de decir, nuestro reto es contribuir a la transformación de España. Es una tarea ambiciosa en la que el Ministerio de Transportes debe convertirse en un instrumento principal, porque somos los que tenemos una mayor capacidad de inversión, tenemos los medios para ello y, por tanto, no hay excusas. Y, por supuesto, esta mayor capacidad también va asociada a una mayor responsabilidad, porque a la sociedad le debemos el acertar en nuestras decisiones, siempre primando el interés general frente a intereses particulares o partidistas. Los que hemos visto de cerca la realidad de la España menos poblada tenemos claro que movilidad es sinónimo de inclusión y de cohesión social y territorial.

En segundo lugar, tenemos la descarbonización del sistema de transportes. Aunque parezca mentira, a estas alturas todavía hay quien no cree que el cambio climático sea un problema, sino que piensa que es una invención. Por el contrario, la comunidad internacional, la ciencia y las evidencias son meridianamente claras sobre este asunto, y nosotros, desde nuestra responsabilidad, debemos hacer lo que esté en nuestra mano para remediarlo. El ministerio se enfrenta a un gran reto en materia de sostenibilidad del transporte y reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, alineándonos con los ambiciosos objetivos mundiales establecidos por el Acuerdo de París, particularmente el de cero emisiones netas de CO₂ en el año 2050.

En el Gobierno tenemos un firme compromiso para la consecución de los acuerdos ratificados por España en relación con la protección del medio ambiente, y de forma particular con aquellos firmados en el ámbito de la lucha contra el cambio climático, como el mencionado acuerdo de París. Del mismo modo, consideramos prioritaria la toma de acciones para la consecución de los objetivos climáticos de la Unión Europea establecidos para los años 2030 y 2050, acciones que deberán ser abordadas por el conjunto de industrias y sectores económicos de nuestro país. Por ello, especialmente el ferrocarril y el transporte público deben ser piedras angulares de nuestra estrategia para la descarbonización del sistema de transportes. En este sentido, los servicios de cercanías son estratégicos, y lo son porque seguimos apostando por poner en el centro de nuestra gestión al ciudadano. El servicio de cercanías refuerza nuevos modelos de movilidad urbana e interurbana más sostenible y competitiva, garantizando el desplazamiento diario y seguro de millones de personas. Por esa razón, y también porque la red de alta velocidad ha alcanzado ya un importante grado de desarrollo, estamos invirtiendo más dinero en este momento en cercanías que en la red de alta velocidad, y creo que eso nos indica claramente por dónde va la dirección de los próximos tiempos.

En tercer lugar, tenemos que completar, como decía al principio, la transición hacia una movilidad sana, sostenible y segura, y para ello no hay duda de que los fondos europeos procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia son una oportunidad, como he dicho antes, probablemente irreplicable. Ojalá que no, pero puede llegar a ser una oportunidad irreplicable para conseguir ese objetivo; un objetivo, por cierto, al que estamos llamadas todas las administraciones públicas, y el sector privado también. Tenemos que eliminar los cuellos de botella que ralentizan el proceso para que ese dinero llegue a la economía real y, en este contexto, además, vamos a seguir impulsando la oficina estatal de la bicicleta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 7

Como herramienta para acometer todos estos objetivos, hemos reorientado la estructura orgánica y organizativa del ministerio, unificando infraestructuras y transporte, tanto en el ámbito terrestre como en el marítimo y aéreo. Como saben ustedes, el ministerio estaba antes dividido en una secretaría general de infraestructuras y otra de transporte. Puesto que infraestructuras y transportes van de la mano, no tenía sentido mantener esta organización, y lo que hemos hecho ha sido dividir el ministerio en una secretaría de transporte terrestre, en la que van englobadas infraestructuras y transporte, y una de transporte marítimo y aéreo. La idea no es mía. Seguramente la ministra Pastor lo haya escuchado, porque era una vieja aspiración que había en el propio ministerio y fue planteada por los propios técnicos. Lo único que he hecho ha sido recogerla, hacerla mía y ponerla en marcha. Yo creo que, muchas veces, escuchar a las personas que más saben en materia de transporte, que son, afortunadamente, quienes trabajan en ello todos los días, con independencia de quienes pasemos por la casa, es la mejor receta para el éxito.

Por tanto, abordar la planificación desde un punto de vista común, global, nos va a permitir ganar en funcionalidad, porque las infraestructuras deben ir ligadas a los servicios y a las oportunidades que estas ofrecen, nunca deben ser entendidas como un fin en sí mismas, sino para ganar competitividad como país y para favorecer el desarrollo humano y social de los territorios. Por tanto, infraestructura y servicio deben ir juntos. Por cierto, llegados a este punto —yo creo que implícitamente ya lo he hecho—, quiero agradecer a todo el personal del ministerio y a sus empresas públicas el trabajo que realiza todos los días; un trabajo, en muchas ocasiones, invisible, pero que posibilita que podamos prestar ese servicio público esencial a toda la ciudadanía. También quiero reconocer el trabajo de las empresas de este sector en nuestro país. Si nuestro país puede presumir de ser el que tiene el kilómetro de alta velocidad más barato del mundo y, desde luego, el que mejor relación tiene calidad/seguridad con precio es gracias, por supuesto, a nuestro ecosistema público de empresas públicas, Renfe y ADIF; a nuestros funcionarios y trabajadores, pero también a nuestras empresas, a las empresas del sector, punteras no solo en España, sino en el mundo. Países como Gran Bretaña están descartando en este momento progresar con su red de alta velocidad, puesto que el coste es nueve veces superior al coste de nuestra red, y creo que es algo que debemos decir con orgullo, porque es un éxito de nuestro país.

En el camino que tenemos por delante en el departamento, nuestra hoja de ruta, nuestro instrumento de planificación de cabecera seguirá siendo la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, tal y como aprobó el Consejo de Ministros a finales del año 2021. Sus señorías la conocen perfectamente, saben que se basa en la cooperación, en la coordinación y en la integración interadministrativa y, además, es el resultado de un ambicioso proceso de participación pública.

Entro ya en el detalle de las medidas. Me gustaría comenzar con las más relevantes, que tendrán rango legal. He aludido a ellas al inicio de mi intervención: el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y la creación de la Autoridad administrativa independiente para la investigación de los accidentes marítimos, ferroviarios y de aviación civil. Como ustedes conocen, son dos proyectos de ley muy significativos iniciados en la anterior legislatura, que empezaron a tramitarse en esta Cámara y llegó incluso a cerrarse el trámite de presentación de enmiendas al articulado, pero que, al darse por finalizada la legislatura, decayeron. En el caso de la creación de la Autoridad administrativa independiente para la investigación de los accidentes marítimos, ferroviarios y de aviación civil, en las próximas fechas vamos a elevar nuevamente ese proyecto al Consejo de Ministros. En el caso de movilidad sostenible como instrumento normativo de apoyo de la estrategia, tiene como finalidad permitir que las políticas públicas de transporte y movilidad de las administraciones en España respondan mejor a las necesidades reales de la ciudadanía y a los retos actuales. Con ella se quiere impulsar de forma decisiva el transporte y la movilidad sostenibles, la digitalización y la innovación, abordar la financiación del transporte y desarrollar herramientas de gobernanza y colaboración entre las distintas administraciones, el sector privado, la academia y la sociedad. Por ello, también vamos a volver a aprobar el proyecto de ley en el Consejo de Ministros en el mes de febrero, no podemos demorar más una iniciativa legislativa tan necesaria y sobre la que, además, tenemos un compromiso con la Unión Europea de aprobarla este mismo año. No obstante, al ser una materia tan dinámica, y a pesar de que les he dicho que vendrá tal cual estaba, obviamente estamos abiertos al diálogo y a las aportaciones de los grupos. Lo ideal, no se lo oculto, es que esta ley saliera con el mayor consenso posible, puesto que es la primera ley de movilidad sostenible que se aprueba en nuestro país y, por tanto, tiene la vocación de permanecer en el tiempo. Así que les invito al diálogo, mi puerta está abierta. Espero que el diálogo entre los grupos sea fluido y, por supuesto, lo va a ser conmigo. Tenemos un reto por delante muy importante, que es aprobarla antes de fin de año, porque la Unión Europea así nos lo demanda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 8

Por otro lado, vamos a continuar con la ejecución de las medidas previstas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, del que gestionamos más de 11 200 millones de euros, cerca del 7% del total de inversiones del plan. Este plan, que es el instrumento presupuestario de la estrategia, ha supuesto un verdadero revulsivo para la movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos, a la vez que ha sido un claro elemento dinamizador de la actividad económica. Hasta ahora, hemos llevado un cumplimiento ejemplar del plan, en el que hemos movilizado la práctica totalidad de los fondos, que ha alcanzado todos los hitos previstos, por lo que debemos continuar en esta misma línea. Y debo agradecer, como he dicho antes, la colaboración del sector privado, especialmente ingenierías, empresas tecnológicas y constructoras, sin los que no sería posible haber movilizado todos estos fondos.

Paso a continuación a hacer un repaso de las medidas más relevantes por cada área de actividad del ministerio. Comenzando por el transporte terrestre, en el caso del ferrocarril, vamos a avanzar en la línea de la planificación, la mejora de la prestación de servicios, el impulso al transporte ferroviario de mercancías, los cambios normativos y la definición del sector ferroviario del futuro. Así, en lo que respecta a la planificación, tenemos la intención de racionalizar las integraciones urbanas, orientándolas a integraciones blandas y recurriendo a soterramientos solo en los casos necesarios. Esta es una de las materias en las que lo ideal sería alcanzar algún acuerdo que diera una cierta estabilidad a estas políticas. Hay en este momento protocolos de integración firmados en el conjunto de España con importe —sin actualizar, sumado entre todos ellos— de más de 28 000 millones de euros. Comprenderán que es imposible abordar todos y cada uno de ellos y, por tanto, si somos honestos con la ciudadanía de todos los territorios de este país, tenemos que empezar por decirles que algunas expectativas no se pueden cumplir. 28 000 millones de euros, para que se hagan una idea, supondría que en materia ferroviaria no se invirtiera un céntimo más que en operaciones de integración los próximos doce o catorce años, y eso es imposible. Por tanto, tenemos que adoptar soluciones realistas, y esas soluciones muchas veces pasan por sistemas más amables y más eficaces para integrar el ferrocarril en las ciudades, eliminando barreras urbanas y reduciendo significativamente y a corto plazo los efectos visuales y acústicos para los vecinos que habitan cerca de las vías. Queremos reorientar este tipo de inversiones públicas de carácter más urbano que ferroviario de una manera equilibrada, y por ello vamos a promover la implantación de un modelo de reparto de obligaciones financieras atendiendo a las competencias de todas las administraciones públicas. De esta manera, no nos encontraremos con la pregunta —a veces justificada, otras veces no— de por qué en unos sitios sí y en otros no. A veces, en unos sitios sí porque técnica y económicamente es la solución más recomendable, y en otros no porque no lo es. Pero también hay veces que en unos sitios sí porque a alguien se le ocurrió que ahí tocaba, y en otros no porque a alguien se le ha ocurrido que en ese otro lado no toca. Y eso no puede ser, no puede haber arbitrariedad a la hora de tomar este tipo de decisiones en materia de infraestructuras.

Asimismo, vamos a revisar los estudios informativos para adaptarlos a criterios de mayor racionalidad socioeconómica y ambiental y mejorar los tiempos de viaje manteniendo la centralidad de las estaciones, que es un tema que me parece vital. Las políticas de sacar las estaciones fuera de las ciudades es una política que al final va en detrimento de la ciudadanía y de la eficacia del transporte. Por tanto, para nosotros ese es un elemento fundamental y vamos a adaptarnos a las necesidades de la demanda. Y vamos a estudiar la definición de un modelo de convivencia entre los distintos anchos de red. Saben que tenemos la obligación de tener una estrategia de anchos antes del año 2027 y vamos a tratar de cumplir con ese objetivo.

En el caso de la mejora de la prestación de los servicios, vamos a mejorar los tiempos comerciales origen-destino desde el concepto puerta a puerta, recurriendo no solo a mejorar velocidades, sino también a medidas tales como la simplificación del acceso a las estaciones, analizar posibles ajustes en los programas de explotación, promover la homologación de nuevas geometrías de aparatos de vía o estudiando la revisión de determinados puntos del reglamento de circulación ferroviaria. Pero permítanme que les haga una reflexión: en el año 2018, viajar de Madrid a Pontevedra, pongo un ejemplo que vale también para Oviedo, estaba en seis horas treinta. En unos pocos meses estará en menos de la mitad. Es un avance espectacular, en solo cinco años. Por tanto, en esa línea que les decía de permanente insatisfacción, reconozcamos también los avances, porque son muy importantes.

En las líneas de cercanías vamos a impulsar las inversiones que mejoren su calidad y su fiabilidad y trabajaremos para mejorar los sistemas de información al usuario, con el objetivo de poder facilitar esos datos en abierto al conjunto de la sociedad. También revisaremos el sistema de implementación de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 9

obligaciones de servicio público, con el fin de mejorar su calidad y su eficiencia. Vamos a promover un acceso a los servicios ferroviarios más directo, más flexible, más universal, de forma similar a como se opera con el ferrocarril en nuestros países vecinos. También queremos extender la competitividad de los servicios ferroviarios a nuevos destinos mediante una mayor coordinación horaria de transbordos entre la alta velocidad y los servicios regionales, así como entre el ferrocarril y los servicios por carretera, haciendo más competitivos potenciales itinerarios que precisen del uso de más de un tren y, en definitiva, promoviendo una estructura de servicios ferroviarios más integrada, mallada y universal. En los próximos años, se van a emprender algunas obras muy importantes en esta materia, y pasaremos de una red exclusivamente radial a una red mucho más mallada y, por tanto, a una mejor interconexión de todo nuestro territorio.

En lo que se refiere al impulso del transporte ferroviario de mercancías, en el contexto del Plan Mercancías 30 y, tal como hemos planteado a la Unión Europea, estableceremos medidas concretas para el aumento de la cuota modal de mercancías, tales como ayudas a las empresas, análisis y revisión de rampas de la red, otros factores limitantes para este tipo de transporte; desarrollo de nuevos servicios de autopistas ferroviarias en función de las demandas del tejido empresarial; la construcción de vías dedicadas, o la mejora de la funcionalidad de terminales de mercancías.

Entre los cambios normativos, quiero mencionar algunos, como la simplificación normativa, redacción del reglamento de la Ley del Sector Ferroviario, revisión de la estrategia indicativa y del reglamento de circulación ferroviaria.

Por último, con respecto a la definición del sector ferroviario del futuro, vamos a trabajar para definir un modelo de explotación de los servicios de cercanías compatible con una futura liberalización. Pondremos en marcha, cuando no existan, servicios coordinados ferrocarril-carretera, bien trabajando para su coordinación con los servicios con las comunidades autónomas, o bien mediante prestación directa por los operadores, especialmente para el servicio a las zonas rurales. Incrementaremos la participación de la sociedad civil en el diseño de la movilidad mediante el establecimiento de canales de comunicación con colectivos sociales ligados a la movilidad sostenible, y pondremos en valor el patrimonio ferroviario en desuso a través de iniciativas innovadoras que complementen los programas de vías verdes, incluyendo la elaboración de un marco normativo que permita otros usos, tales como los ciclocarriles o los ferrocarriles turísticos. De manera más específica, en el caso de ADIF, continuaremos con la adaptación, mejora y modernización de la red convencional, con especial dedicación al transporte metropolitano de cercanías. Vamos a avanzar en nuevas líneas, adaptar las actuales, completar también la Red Transeuropea de Transportes, como infraestructuras claves para la dinamización social y económica de nuestro país.

Quiero resaltar que España ha conseguido desarrollar, como he dicho antes, la red de alta velocidad más extensa de la Unión Europea, con ese coste de construcción más bajo, con parámetros de diseño y calidad muy elevados, a la vanguardia del sector, con tiempos rápidos y sin grandes desactivaciones ni desviaciones presupuestarias.

Por otro lado, con el objetivo de responder a la demanda que conlleva el proceso de liberalización, estamos actuando ya en las grandes terminales ferroviarias de nuestro país, Madrid Chamartín-Clara Campoamor, Puerta de Atocha-Almudena Grandes, Barcelona Sants y el entorno de La Sagrera, Valencia o Bilbao, en la estación Abando-Indalecio Prieto. Todas estas actuaciones están encaminadas a convertir estos espacios en nodos o *hubs* intermodales dentro del sistema de transporte de las ciudades del futuro. En las transformaciones de las estaciones de viajeros debemos buscar siempre su sensibilidad integral, ambiental, social y económica y una orientación a una explotación de los espacios inteligente, eficiente y centrada en los servicios al ciudadano, de lo que son buenos ejemplos los proyectos que he mencionado o el centro neuronal para la gestión.

Finalmente, impulsaremos la mejora de las conexiones para el tráfico de mercancías, donde el ferrocarril está llamado a ser un factor fundamental en el desarrollo de una movilidad segura, sostenible y conectada, impulsando los corredores transeuropeos y sus conexiones ferroviarias con los puertos de interés general y las principales terminales del transporte de mercancías, así como la adecuación de la red ferroviaria para el estacionamiento y aparcamiento de trenes de 750 metros —como saben, los que operan en nuestro país en este momento no superan los 500— y la electrificación de líneas con un análisis de nuevos servicios de autopista ferroviaria.

En el caso de Renfe, en el marco del Plan estratégico 2028, ya hemos dado los primeros pasos, con el objetivo puesto en mejorar la competitividad, progresar hacia una gestión más eficiente, optimizar los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 10

recursos y garantizar la sostenibilidad de la compañía. Las palancas más importantes van a ser la innovación y la digitalización, sobre la base de la confianza en las personas, tanto los clientes como los profesionales, con los siguientes objetivos concretos: impulsar los servicios públicos de cercanías, rodalíes y media distancia, donde la nueva flota de trenes, que será la más moderna de Europa en este segmento, deberá servir para conseguir el reconocimiento de excelencia de la empresa. Quiero decir también que estamos desarrollando en este momento un nuevo sistema de cercanías en la Comunidad Autónoma asturiana y que estamos ya iniciando el estudio de la implantación de un sistema de cercanías en la Comunidad Autónoma gallega, asumiendo así los compromisos que hemos alcanzado con otros grupos políticos.

Otro objetivo es liderar el mercado de los servicios de alta velocidad ya liberalizados, donde la empresa compite en el mercado con otros operadores en unas condiciones que, tengo que decir, no se producen en otros países de la Unión Europea. Aquí va a ser clave la puesta en servicio de los primeros trenes Avril, que, como saben, van a estar disponibles en el primer trimestre del año, por supuesto, condicionado a que las pruebas que se están llevando a cabo en este momento se completen con éxito, algo en lo que confiamos y que nos va a permitir mejorar los servicios ferroviarios con muchas ciudades de nuestro país; consolidar Renfe-Mercancías como un operador logístico integral; transformar Renfe, ingeniería y mantenimiento para mejorar todos sus procesos de producción, utilizando como palanca básica la digitalización; incrementar la presencia de Renfe en otros mercados del mundo, así nos lo demandan en otros países, e impulsar las estructuras de un buen gobierno empresarial.

En el área de carreteras, ya hemos iniciado una profunda transformación, que se fundamenta en la reorientación de objetivos hacia la prestación de un servicio público de movilidad basado en la sostenibilidad, la digitalización y la seguridad, como garante del derecho a la movilidad como pilar fundamental. En este sentido, la carretera ha de entenderse como palanca para contribuir a la sostenibilidad y la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos, ya que tiene impacto en las ciudades, vertebrata el territorio y condiciona la vida diaria del usuario. Por ello, el objetivo de la Dirección de Carreteras es hacer la carretera más humana, más sostenible, más resiliente y más innovadora y, sobre todo, teniendo al usuario en el centro de las decisiones. Este cambio de paradigma implica transitar de una gestión centrada principalmente en el desarrollo de nueva infraestructura a una gestión más orientada a la innovación y a la prestación de un servicio público de calidad de la infraestructura existente, con palancas claves para el desarrollo económico, como la cohesión territorial y la vertebración social de España.

En cuanto a las principales líneas de acción en materia de sostenibilidad, creamos una subdirección específica, estamos impulsando el plan de descarbonización, la estrategia de eficiencia energética y las actuaciones incluidas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta.

En lo que respecta a las nuevas actuaciones, estamos avanzando en la planificación de estas, de manera que tengamos claramente identificados en qué proyectos hay que avanzar de forma más prioritaria. Asimismo, dado que la inversión en actuaciones de conservación, como les decía antes, es cada vez mayor, tenemos que avanzar en la gestión ágil y eficiente de esta, implementando una nueva política de gestión de activos. Ejemplo de ello son los nuevos modelos de contratación de servicios, tanto para el mantenimiento de firmes como del de estructuras.

En el marco del plan de recuperación, me gustaría resaltar que estamos desarrollando el programa de humanización de travesías, que prevé invertir hasta 105 millones de euros para potenciar un entorno urbano más sostenible, inclusivo y accesible en más de treinta y cuatro travesías de nuestra red, travesías que se han ido integrando en las ciudades y que hoy presentan un aspecto muy duro y que queremos humanizar.

En materia de innovación, estamos impulsando la gestión del dato en todas las fases del ciclo de vida de la carretera; la actualización del inventario geométrico, la gestión con tecnologías *big data* o la implantación de la tecnología BIM, así como un programa de compra pública innovadora.

Por último, vamos a trabajar para la puesta en valor del patrimonio histórico viario —vías, calzadas, caminos, puentes, túneles históricos—, que también pueden ser una palanca de riqueza como recurso económico, en consonancia con los criterios de desarrollo sostenible, especialmente en las zonas más despobladas.

En lo que se refiere al transporte por carretera, continuaremos trabajando en la mejora de su regulación y de su ordenación para asegurar la seguridad y la calidad de su uso por parte de la ciudadanía y de los profesionales del transporte. Todo ello, promoviendo el cambio hacia una movilidad descarbonizada,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 11

sostenible, digital y territorialmente equilibrada, tanto de personas como de mercancías. En este sentido, seguiremos trabajando para llegar a un nuevo mapa concesional de autobuses que modernice el actual. Tenemos setenta y siete concesiones en este momento, de las cuales cuarenta están caducadas desde hace muchos años. Por tanto, esta situación hay que revisarla. Nuestro objetivo es mejorar el servicio; aumentar las frecuencias; reducir los tiempos de recorridos entre las principales poblaciones y coordinarnos con el transporte autonómico para que todo el territorio pueda disfrutar del transporte público de calidad; mejorar los sistemas de información; billetes más modernos; vehículos nuevos, más cómodos, más eficientes... Es importante afrontar ese pilar del transporte en nuestro país de manera inmediata.

Vamos a seguir avanzando en la descarbonización del transporte de mercancías por carretera, clave para alcanzar ese objetivo de neutralidad climática del año 2050, así como hitos temporales intermedios que se han establecido en el reglamento sobre emisiones de CO₂ para vehículos pesados, cuyo acuerdo se alcanzó en la Presidencia española del Consejo Europeo, al que antes me refería. Vamos a trabajar por la monitorización de estas emisiones y por su reducción, incentivando la renovación de flotas y la intermodalidad, además de optimizar las dimensiones y las masas de los vehículos y la mercancía transportadas, porque ya saben que en esta materia estamos también constreñidos por la normativa europea.

Vamos con el transporte aéreo y marítimo. Nos vamos a volcar en tres grandes aspectos: sostenibilidad, conectividad con los territorios extrapeninsulares y garantía y seguridad de los servicios. En el caso de la sostenibilidad, el transporte aéreo y marítimo es una actividad intensiva en el uso de energía y se enfrenta al reto de reducir la huella de carbono, y para ello va a acometer en los próximos años una profunda transformación del sector. En el ámbito del transporte aéreo quiero destacar la participación de España en las propuestas normativas del paquete Fit for 55, la implantación del programa CORSIA o las iniciativas en el ámbito del cielo único europeo para la reducción de emisiones. En este marco se está llevando a cabo un impulso a la producción y al uso significativo de los combustibles sostenibles de la aviación, al tiempo que se potencia el desarrollo de medidas de ámbito tecnológico, fomentando el uso de aeronaves y vehículos más eficientes y llevando a cabo mejoras en el ámbito operacional y de gestión del tráfico aéreo. Asimismo, nos comprometemos a promover un proceso de diálogo con los agentes del sector aéreo para la implementación de soluciones efectivas que conduzcan a un mejor medioambiente y a trabajar a un nivel técnico para explorar la viabilidad de medidas como la restricción de vuelos cortos que permitan reducir las emisiones del modo aéreo dentro de todas las posibilidades que permite la normativa comunitaria. En el caso del transporte marítimo, destaca el FuelEU Maritime, por el que se deberán reducir las emisiones del transporte marítimo para contribuir a los objetivos climáticos de la Unión Europea mediante el aumento del uso de combustibles renovables y bajos en carbono y fuentes alternativas de energía. En este ámbito es importante el reto de la inclusión del transporte marítimo en el sistema del comercio de emisiones ETS desde el 1 de enero de 2024.

Quiero señalarles que el ministerio ha mantenido una actitud proactiva durante la tramitación de la directiva, tratando siempre de salvaguardar los intereses del sector marítimo portuario español y especialmente para evitar que los puertos europeos perdieran competitividad respecto a los puertos del norte de África. Gracias a ello el expediente ha incluido algunas cuestiones, como el concepto de puerto transparente, el reconocimiento del riesgo de fuga de carbono y la posibilidad de modificar la normativa si se identifican situaciones de fuga de carbono. Nosotros, desde luego, nos comprometemos a realizar un seguimiento detallado para que, tan pronto como se detecte ese riesgo inminente, se puedan analizar, junto con la Comisión, posibles mecanismos de corrección que, garantizando la sostenibilidad del transporte y la reducción de emisiones, eviten disminuir la competitividad de nuestros puertos, algo, como digo, que nos preocupa. Debemos destacar que España, de acuerdo con los cálculos iniciales de la Comisión, debido a su condición de primer país de la Unión Europea por número de escalas en sus puertos, va a tener encomendada la responsabilidad de la gestión del cumplimiento de la normativa sobre derechos de emisiones del mayor número de buques entre todos los países de la Unión Europea, con más de 3000 buques y compañías navieras. Por tanto, como digo, nuestro papel en esta materia va a ser fundamental.

En cuanto a la conectividad con los territorios extrapeninsulares, nos comprometemos a continuar garantizando la conectividad de los territorios extrapeninsulares a través de todas las iniciativas ya en vigor, como las subvenciones a residentes, las obligaciones de servicio público y las subvenciones al transporte de mercancías, cuyo importe supera los 1200 millones de euros al año. Es importante que se conozcan las cifras. Vamos a analizar en esta legislatura nuevas posibilidades para mejorar la eficiencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 12

de las medidas vigentes de manera que puedan optimizarse los recursos y potenciarse soluciones más sostenibles para el medioambiente, tales como la Comisión Mixta entre la Administración General del Estado y la Administración autonómica de las islas Canarias, nuevas opciones para el contrato de navegación de Ceuta o las OSP piloto.

En tercer lugar, no podemos olvidarnos de las principales funciones de nuestro ministerio en el ámbito aéreo y marítimo: garantizar la seguridad del transporte, asegurar la prestación de los servicios de salvamento de la vida humana en el mar, la lucha contra la contaminación del medio marino y velar por el cumplimiento de los derechos de los pasajeros. Para ello, vamos a mejorar la eficiencia del sector llevando a cabo importantes implementaciones normativas, en las que ya se ha estado trabajando durante los últimos años, como es la relativa a las aeronaves no tripuladas, la modificación del texto refundido de la Ley de Puertos y Marina Mercante y la Ley de Navegación Marítima o la aprobación de la ley de movilidad sostenible, a la que ya me he referido.

Desde mayo del año pasado, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea está acreditada como entidad de resolución alternativa de litigios en el ámbito del transporte aéreo, lo que nos va a permitir mayor agilidad en las reclamaciones de los ciudadanos en materia de derechos de los pasajeros. El sector marítimo es vital para España y su economía. Cerca del 50 % de nuestras importaciones y el 80 % de nuestras exportaciones se hacen por vía marítima; tenemos una extensa costa y algunos de los puertos más importantes de Europa y del mundo. Estamos situados en una encrucijada de rutas marítimas internacionales. Por eso, el ministerio va a impulsar el desarrollo de una estrategia marítima nacional que establezca un marco normativo e institucional que permita que las industrias marítimas españolas crezcan y España aproveche todo el potencial de generación de empleo, tecnología y conocimiento. También vamos a dotarnos de nuevos medios materiales, pero no les voy a hacer un relato aquí de las embarcaciones y equipamiento cuya compra estamos en este momento impulsando. Vamos a reforzar la función inspectora en el marco del cumplimiento del control de las emisiones atmosféricas de los buques.

En el caso de AENA, su excelencia operativa ha permitido recuperar el nivel histórico de actividad conseguido en el año 2019 en un tiempo récord, con muy altos estándares de calidad y seguridad, superando en 2023 en un 3 %, lo que supone un nuevo récord histórico, con más de 283 millones de viajeros, y también tiene su reflejo en los resultados económicos. A lo largo de la legislatura, AENA continuará volcada en la sostenibilidad como pilar transversal de su actividad, donde, además, es un claro ejemplo a seguir hasta el punto de que es, por ejemplo, una de las pocas cotizadas del mundo en rendir cuentas a sus accionistas sobre su desempeño climático.

Vamos a continuar avanzando, como les dije antes, en el nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria, con una inversión total a ejecutar cercana a los 3000 millones de euros en el periodo 2022-2026 en nuestra red de aeropuertos, y estamos ya comenzando a trabajar en el nuevo DORA para el periodo 2027-2031. Entre los importantes retos que vamos a afrontar en estos años está la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, del Prat, de varios aeropuertos en Canarias, la remodelación del de Palma de Mallorca, así como actuaciones en otros aeropuertos con menor tráfico, pero no por ello menos importantes, como Melilla o Córdoba. Como saben, estamos trabajando en el proyecto de ampliación del aeropuerto del Prat tratando de conseguir que este aeropuerto se convierta en un *hub* internacional de primer nivel. También estamos apostando por incrementar el tráfico internacional en los aeropuertos regionales.

Voy a referirme brevemente al tema de los drones. Estamos realizando avances normativos, tenemos algunos en marcha en lo que se refiere a la gestión del tráfico. Se ha continuado en el año 2023 con el desarrollo de la plataforma U-space y se han llevado a cabo pruebas de validación que han supuesto un hito en Europa al soportar la operación simultánea de drones gestionados de manera independiente por los sistemas de la agencia ENAIRE y de otros proveedores. Está previsto que ENAIRE inicie la certificación en el año 2024, de cara a poder ser designado por el Estado como prestador de los servicios comunes de información a nivel nacional y se pueda iniciar la prestación de esos servicios U-space en España en 2025. Y continuaremos apostando por la modernización tecnológica que permita aumentar la eficiencia de la prestación de servicios, reforzar la seguridad y mejorar la calidad de los servicios y la sostenibilidad medioambiental en nuestro tráfico aéreo.

En el caso de Puertos del Estado, como saben, vamos a profundizar en las cuestiones relacionadas con la sostenibilidad del transporte —ya me he referido a ellas en algún caso—. Tenemos en marcha proyectos de electrificación de los muelles españoles, con el objetivo de tener en el año 2030 instalaciones y servicios capaces de suministrar energía eléctrica con origen en renovables a todo aquel buque,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 13

portacontenedores, crucero o Ro-Pax, que demande este tipo de energía durante su estancia en puerto, y para ello tenemos programada una inversión pública de más de 400 millones de euros.

Respecto al impulso de la conectividad terrestre —aunque me he referido también antes es importante resaltarlo aquí—, más de la mitad de las mercancías movidas en tren en España tienen su origen o destino en el puerto y vamos a modernizar los complejos ferroportuarios que tenemos en España y sus conexiones con las terminales interiores y puertos secos del interior del territorio. Esta modernización pasa por elevar la capacidad de infraestructuras, tanto lineales como nodales, y elevar la relación calidad/precio de los servicios ligados al tren y a la mercancía, de esta forma realizaremos inversiones dentro de nuestro sistema portuario cifradas en más de 1000 millones de euros hasta el año 2027, mayoritariamente orientadas hacia el ferrocarril.

Por último, apostaremos por un sistema portuario cohesionado, moderno e innovador. Para ello, vamos a actuar en dos ejes estratégicos, el del refuerzo de las autoridades portuarias y el de avanzar hacia un marco de concertación interportuaria.

No voy a cansarles más. En el ministerio estamos muy preocupados por la cooperación entre administraciones. Quiero decirles que no podremos conseguir los objetivos de descarbonización que nos hemos propuesto sin la cooperación interadministrativa. Y quiero llamar la atención en este caso concreto al papel que tienen que ejercer los municipios en estos objetivos de descarbonización. Observo con gran preocupación los pasos atrás que se están dando en algunas ciudades españolas en materia de movilidad. Yo entiendo que quitarle espacio al automóvil en los ámbitos urbanos es un cambio de cultura. El coche se ha abierto paso en nuestra sociedad durante más de un siglo sin apenas cortapisas y también sin apenas reglas. Los que le restamos espacio al coche en nuestra época municipalista para dárselo al peatón o a la bici sabemos muy bien que se nos requieren planes muy exhaustivos, normativos, etcétera. No recuerdo que se requiriera ninguno cuando los coches se hicieron dueños del espacio en nuestras ciudades, para eso no hicieron falta planes. Para recuperar espacio para las personas sí hacen falta planes. Entiendo las dificultades y entiendo que vencerlas no es fácil y que a veces es fácil sucumbir a la tentación de la comodidad mal entendida de ir en coche a cualquier parte, pero lo cierto es que es una responsabilidad colectiva velar por la salud de la ciudadanía en los ámbitos urbanos y también para alcanzar el objetivo de descarbonización que nos hemos propuesto. Y si el 80% de las emisiones se producen en los ámbitos urbanos y periurbanos y el 20% restante en el resto del territorio, podemos hacer desde el ministerio un esfuerzo enorme, pero si no nos acompañan los municipios ese esfuerzo servirá de poco. Por eso, apelo a la responsabilidad de todos los grupos políticos, de los que tienen muchos gobiernos municipales en este momento para que intentemos entre todos imponer sentido común. Si no se está dispuesto a seguir avanzando en la descarbonización de nuestras ciudades, que no se den, al menos, pasos hacia atrás. Meter la piqueta para acabar con carriles bici y devolver los coches a las vías es algo que solo pasa en España, no pasa en ningún otro país de la Unión Europea. En todos —no nos engañemos— hay resistencias, en algunos nos llevan décadas de ventaja, pero en ninguno, una vez que se logra restarle espacio al coche y dárselo a otros modos de movilidad, se da marcha atrás. Solo se está produciendo esto en nuestro país. Por eso, hago ese llamamiento a la responsabilidad de todos de velar por la salud y velar por la sostenibilidad de nuestro medio ambiente.

Quedo, a partir de este momento, a su disposición para que planteen cuantas cuestiones o sugerencias consideren oportunas. Intentaré dar respuesta en la medida de lo posible y les reitero el ofrecimiento de este ministerio para el diálogo, para la concertación, para el acuerdo, porque creo —como he dicho antes— que en materia de infraestructuras los ciclos son tan grandes y nos exceden tanto que haríamos bien en, al menos, acotar algunos espacios de entendimiento para que el avance sea un avance racional, sea un avance equilibrado, sea un avance justo y no sea un avance sometido a vaivenes. Se trata de que, al final, los beneficiados sean el conjunto de los ciudadanos y ciudadanas de este país.

Muchas gracias, quedo a su disposición. **(Aplausos).**

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

Ahora es el turno de los grupos parlamentarios, iniciando la intervención, por un tiempo de diez minutos, el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor ministro, enhorabuena por su nombramiento. Le deseo éxitos por el bien de todos, espero que comparezca con frecuencia en esta Comisión y, sobre todo, que dure más que sus antecesores.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 14

Escuchándole hoy, señor ministro, creo que ustedes viven en un mundo rosa, en su *Barbieland* particular, desconectados de la vida real que nos encontramos los españoles en nuestro día a día. Tiene el ministerio que más puede hacer por la igualdad efectiva entre españoles, ¿y sabe por lo que han optado ustedes? Han elegido crear diferencias. Construyen muros para dejar claro que en el Gobierno de Sánchez existen españoles de primera y españoles de segunda en función de dónde vivan y a quién voten, y sus actuaciones están marcadas por la improvisación y el interés personal. No habíamos recibido la convocatoria de esta Comisión y usted ya estaba anunciando, fuera de esta casa, la futura aprobación del anteproyecto de ley de movilidad sostenible. ¿Tan poco respeto le merecen el Congreso y los miembros de esta Comisión que no pudo esperar ni seis días para hacerlo aquí en su primera comparecencia? Creo que a usted últimamente solo le merecen respeto su nueva socia y amiga, la señora Aizpurua, y sus compañeros de partido de Bildu. Sí, esos que tienen asesinos en las listas y les hacen homenajes. ¡Quién le ha visto y quién le ve, señor Puente, pensarán los de Castilla y León!

Señor Puente, conociéndolo bien, tampoco nos sorprendió en el Partido Popular su acto sectario del pasado 5 de enero llegando a la estación de Vigo en un viaje de pruebas de un tren Avril, con Reyes Magos incluidos a bordo. Ha resultado ser vergonzoso y, además, merecedor de la reprobación de la Junta Electoral. Bueno, de aurora boreal es aquel que ni tiene opciones de ganar ni tiene opciones de ser líder de la oposición, el presidente de esta Comisión y candidato socialista a la Xunta de Galicia, cuando da un beso a la cabeza tractora del tren Avril.

Seguimos esperando que los ciudadanos puedan disfrutar de los nuevos trenes Avril, que permiten circular por vías de ancho diferente. Por cierto, asegúrense de que no les pase como con los trenes FEVE, que no entraban en los túneles, y que ahora estos entren en las vías.

Usted habla mucho de la llegada de estos trenes Avril, pero oculta que llevan cuatro años de retraso. Y aquí no podrá decir que es culpa del Partido Popular, pues fue un Gobierno de nuestro partido el que licitó y adjudicó estos trenes. **(El señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Puente Santiago, hace signos negativos.—El señor López Cano: Eso no es verdad, eso no es verdad).**

Hace unos días usted, señor ministro, reconoció el retraso en el corredor atlántico, algo que llevamos tiempo denunciando desde Galicia, Castilla y León y Asturias, y que nos han negado los ministros anteriores a usted y el propio presidente del Gobierno. Al final, como siempre, con ustedes solo creemos lo que vemos. En este caso, no vemos el Plan de infraestructuras con el detalle en cada provincia, como también ocurre con el corredor central. Esperamos que, al menos en el corredor atlántico, cumplan sus compromisos, aunque, según su intervención, se le ha olvidado que tiene adquirido el compromiso de la llegada del AVE a Almería.

Siguiendo con la red ferroviaria, la seguridad y la conciliación familiar y laboral de los españoles se ven afectadas casi diariamente por el caos en cercanías y media distancia, que se ha convertido en constante. Según sus propios datos, los de ADIF, la red convencional en el periodo 2020-2022 ha subido un 25% las incidencias. Y es que ADIF no está siendo capaz de mantener la red de media distancia: problemas en el suministro eléctrico, caída de taludes y limitaciones de velocidad temporales que se cronifican y se convierten en permanentes. En Renfe y su operativa no disponen del material necesario, les falta personal en talleres, les faltan trenes y los retrasos se están cronificando. Pero es que la red de alta velocidad no escapa tampoco de estos problemas. Por ejemplo, las incidencias en la línea de AVE Madrid-Barcelona han duplicado, con respecto a 2019, los retrasos de más de media hora. No es una frase hecha: en España tenemos ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda, y lo tenemos por decreto gracias a ustedes, que condonan 15 000 millones de deuda a la Generalitat de Catalunya y condenan a otras regiones al aislamiento. Eso es atentar contra el principio de igualdad.

Podría ponerle multitud de ejemplos. Usted ha dicho que hay reivindicaciones justas. Dígame si estos tres ejemplos son justos o no en sus reivindicaciones: Extremadura, Ávila y la Ruta de la Plata. Extremadura, porque sus deficitarias conexiones son un símbolo del agravio del señor Sánchez. Señor Puente, le pido que me responda: ¿Extremadura tiene AVE? Porque Sánchez lo inauguró en julio de 2022. ¿Un AVE que circula a 90 kilómetros por hora? La electrificación se ha retrasado un año y los trenes que prometieron no han llegado. Acumulamos incidencias, accidentes, retrasos, averías. No es que no sea un AVE, es que es el tren de la bruja. Por eso, queremos fechas y compromisos.

Ávila es la única provincia que limita con Madrid que no dispone de conexión de alta velocidad o de una opción de autovía gratuita que permita, en tiempo y coste, vivir en Ávila y trabajar en Madrid. ¿Sabe usted, señor ministro, que un abulense tiene dos opciones, un tren de media distancia que acumula retrasos, averías y que tarda más que en el siglo pasado o estar condenado a pagar un peaje y gasolina,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 15

que equivale al importe de alquilar un piso en Madrid? ¿Le parece a usted normal esta situación? ¿Qué medidas va a tomar para revertirla? Por cierto, ahora mismo decenas de abulenses, desde las 8:40, siguen esperando su tren de media distancia en la estación de Ávila.

Este fin de semana miles de españoles han salido para demandar el tren de la Ruta de la Plata, para denunciar que lo que aprobó Europa se lo está negando usted, señor Puente. El Parlamento Europeo aprobó incluir el tramo Astorga-Plasencia en la red básica ampliada con Horizonte 2040 y Sánchez no ha querido defender esta infraestructura, lo ha llevado al Horizonte 2050. ¿Por qué? Porque quiere priorizar otras infraestructuras necesarias para que Sánchez se mantenga en el Gobierno complaciendo a sus socios chantajistas.

La falta de mantenimiento de la red de carreteras a lo largo de España es clamorosa. Muchas entidades de carácter público y privado denuncian periódicamente la ausencia de un mantenimiento adecuado, tanto en firme como en infraestructuras, que afecta a la seguridad y a la siniestralidad en muchos trayectos. ¿Sabe que el RACE identifica 238 tramos con un riesgo entre medio y alto? Como ejemplo, tenemos el lamentable estado de mantenimiento de la A-6, muy especialmente en las provincias de Lugo y León, que en los últimos dos años acumula viaductos colapsados, derrumbes de taludes, socavones y firmes en penoso estado. Supongo que esto no se ve desde el Falcon que tanto usa su presidente. Claro, desde allí todo parece mucho más pequeño, menos su ego, que viaja en las nubes. Y en cuanto a la descarbonización de la que usted habla, creo que con el Falcon no la consigue.

Otro ejemplo del resultado de la gestión es el estado de ejecución presupuestaria de su ministerio. ¿Sabe que, según la Intervención General, hay hasta quince ministerios con mejor capacidad que el suyo? ¿Qué previsiones tiene para la ejecución presupuestaria? Será usted el número uno como ministro en Twitter, pero los españoles lo que queremos es que sea el ministro número uno en ejecución. Aunque creo que el presidente no lo ha puesto aquí para esto, sino para insultar al líder de la oposición. Le reconozco que en eso usted lo está abordando.

Por cierto, hablando de presupuestos, ¿podría aclararnos el estado de las cuentas ADIF y el grado de endeudamiento? Ayer conocimos el último resultado de su gestión: Cruz Roja se retira de Barajas ante la situación de hacinamiento y caos con los solicitantes de asilo. Sindicatos policiales apuntan a un conflicto con AENA como desencadenante de esta decisión. Y el ministro Marlaska ayer, aquí, en el Congreso, también señaló a AENA como responsable. Le pregunto claramente: ¿AENA se está encargando de la limpieza? ¿Y de la seguridad? ¿Ha dispuesto de todos los espacios para el asilo?

Para acabar, tengo varias preguntas que no me quedan claras. Dijo usted que la Generalitat de Catalunya recibe un trato diferenciado. ¿En qué consiste? ¿Cómo se materializa en su ministerio? ¿Ese trato diferenciado significa que siempre van a mentir, en función de lo que ordene el independentismo, para mantener a Sánchez en el poder, como negó su antecesora una y mil veces en la anterior legislatura con la transferencia integral de rodalies? De momento, usted ya ha creado una comisión bilateral con la Generalitat para el traspaso de rodalies y la ampliación de El Prat. En su intervención no me queda claro cuál es la postura del Gobierno en esa comisión sobre la ampliación del aeropuerto. Supongo que se adaptará a lo que le pidan. ¿Cree que el traspaso de rodalies conllevará una mejor gestión por parte de la Generalitat que por parte del Estado? ¿Nos puede aclarar qué pactó con Junts? Porque hoy ha hecho referencia a la aprobación de los últimos decretos sobre la bonificación del transporte público. Hoy usted ha hablado de la cofinanciación, y en el acuerdo parece ser que la cofinanciación se convierte en voluntaria.

Hablando de pactos, mentiras, llamadas o cambios de opinión, usted dijo hace unos días —y cito textualmente—: El delito de terrorismo no es amnistiable, es una línea roja. Y ayer su partido, el socialista, pacta una enmienda en la ley de amnistía sobre los delitos de terrorismo. ¿Mantiene lo que afirmó tan claramente o nos mintió a todos los españoles? Creo que esto es muy importante, señor Puente, y lo debe aclarar hoy aquí, en el Congreso, en esta Comisión, para saber si lo que nos está diciendo tiene algo de valor o vamos a tener que pedir la comparecencia de su presidente bis, el de Waterloo, para enterarnos de verdad de qué se va a hacer en infraestructuras y transportes en España. Los españoles hoy contemplamos que después de los creadores del Tragabolas y de la escuela circense de los tragasables llegue el título olímpico de tragar líneas rojas por el Partido Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, por diez minutos también.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 16

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Perdón, señor presidente, pero creo que es mi turno.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Sí?

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Es de mayor a menor.

El señor **PRESIDENTE**: Es de menor a mayor. Intervenia primero el Partido Popular, y luego tenía entendido que empezaba por el menor.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: No.

El señor **PRESIDENTE**: Empezaba el Grupo Popular y después, de menor a mayor, empezamos por el Grupo Mixto y terminamos por el Grupo Socialista.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Un momento, señor presidente, por ese criterio tendría que haber cerrado el Grupo Popular. O el criterio es según los que piden la comparecencia y, entonces, intervienen primero, que es lo que usted ha dicho antes, o es de menor a mayor. No puede ser que se aplique un criterio al Grupo Popular...

El señor **PRESIDENTE**: Creo que lo expresé con claridad al principio de la comparecencia, dije que empezaría el turno el Grupo Popular y después de menor a mayor, terminando, lógicamente, el Grupo Socialista.

El señor **PALENCIA RUBIO**: ¿Y por qué es el Grupo Popular el primero? Lo han pedido también otros partidos.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Si me permiten, se ha dicho clarísimamente que las intervenciones serían de mayor a menor.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Si me permiten, como el resto de grupos están hablando...

El señor **PRESIDENTE**: Sí, por favor.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: ... los que llevamos tiempo en esta Cámara sabemos que es una práctica habitual en el caso de las comparecencias que el Grupo Parlamentario Popular empieza, porque está en la oposición y es el mayoritario, y después de menor a mayor. No es la primera vez que se hace así.

El señor **PALENCIA RUBIO**: No. ¿Usted no estuvo en la comparecencia de Raquel Sánchez y del ministro Ábalos, señor portavoz?

El señor **RAMOS ESTEBAN**: La letrada ha hecho la consulta y vuelvo a repetir que es algo habitual en esta Cámara. Entiendo que el diputado del Partido Popular sea nuevo y no conozca esa práctica...

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Perdón, ¿en nombre de quién habla?

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto. **(Protestas.—Una señora diputada: ¡Vaya rodillo!—Otra señora diputada: Se aplican dos criterios, uno para el Partido Popular y otro para el Resto).**

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

Señor ministro, efectivamente, a pesar do esquecemento do presidente da Comisión en mencionalo, cando fixo referencia ás solicitudes de comparecencia —e esperamos que non fose intencionado nin motivado polo ambiente electoral—, o BNG solicitou a comparecencia súa nesta comisión para que explicase lóxicamente a política xeral que vai seguir a partir de agora no seu ministerio, mais tamén algunhas cuestións máis concretas, máis inmediatas que atinxen o noso país, que atinxen a Galiza e que son preocupación do conxunto da cidadanía e moi especialmente das persoas usuarias do servizo de transporte de ferrocarril e tamén por estrada.

Eu quero facer referencia a algunhas cuestións que vostede mencionou que son consecuencia dos acordos de investidura asinados polo BNG co Partido Socialista que facilitaron a investidura

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 17

de Pedro Sánchez, pero que implican tamén que o Goberno ten que cumprir con Galiza, ten que cumprir con todos os galegos e galegas.

Neste momento está en andamento, por exemplo, a modernización e electrificación da liña ferroviaria entre Ourense e Lugo, prevista nese acordo de investidura. Está licitada xa e esperamos que reciba un impulso importante a conexión ferroviaria co porto exterior da Coruña. Houbo algunhas actuacións claramente insuficientes, e mencionarei despois na liña de FEVE, na antiga FEVE, na rede de ancho métrico entre Ferrol e Ribadeo, ou en relación co acordo de investidura asinado no ano 2023, por exemplo, xa se verificou a finalización do viaduto do Castro no sentido Madrid e en tempo e forma, e esperamos igualmente que se faga coa previsión que se recolle de que no ano 2024 estea finalizado o paralelo no sentido A Coruña e, por tanto, totalmente restituída a conexión pola autovía do Noroeste, que nos parece fundamental.

Mais é verdade que nese acordo de investidura hai cuestións que teñen que avanzar xa, teñen que arrancar xa e particularmente cos Orzamentos do Estado. Alégranos que vostede fixese referencia a algunha delas, por exemplo, as *Cercanías* ferroviarias, que son fundamentais para Galiza, porque ademais son un exemplo da discriminación histórica que os Gobernos españois estiveron co noso país en materia de servizo de transporte ferroviario de *Cercanías*, e digo «os Gobernos» porque aquí se inclúen tanto do Partido Socialista como os do Partido Popular, incluído, pois, o da señora Ana Pastor, que foi ministra de Fomento e non se preocupou de dotar o noso país destes servizos de *Cercanías* ferroviarias.

E digo «discriminación» porque non hai ningún outro caso no Estado español de áreas urbanas que superen o medio millón de habitantes, como A Coruña-Ferrol, 650 000, ou Vigo e Pontevedra, 750 000 habitantes, que non teñan servizo de *Cercanías* ferroviario. Nese acordo de investidura está que, de maneira inmediata, se vai facer un estudo para implantar eses servizos en todas as áreas urbanas, comezando polas que mencionei, que son máis poboadas, e para conseguir que antes de que acabe a legislatura en Galiza teñamos servizos de *Cercanías* ferroviarias. Como digo, esperamos que o Goberno cumpra estritamente algo que cremos que é de xustiza para o noso país.

En relación co corredor Atlántico, vostede recoñeceu hai uns días que non avanza ao mesmo ritmo que o corredor Mediterráneo; non é ningunha sorpresa. Xa o sabiamos. Parece que efectivamente os Gobernos españois sempre están preocupados polo corredor Mediterráneo e esquecen habitualmente un corredor Atlántico que inicialmente —quero lembralo— deixaba á marxe a conexión con Galiza e tivo que ser especialmente unha intervención do BNG no Parlamento Europeo, diante da Unión Europea, a que conseguise que se completase un mapa que cremos que é de xustiza que conectase as principais cidades galegas e abrirse á posibilidade de que no noso país tivéssemos servizos de mercadorías ferroviarias.

Mais nesa liña eu tamén quero lembrar que o que vostede fixo referencia que o plan Mercancías 30 do Ministerio continúa sen recoller ningunha actuación en relación coas autoestradas ferroviarias do noso país, tamén nunha evidente discriminación. E sinceramente non nos vale que falen de que non existe unha demanda social, unha demanda do tecido empresarial, porque cremos que xustamente é ao revés: se non existen as infraestruturas, dificilmente pode existir esa demanda empresarial. Polo tanto, hai que dotar as infraestruturas porque temos a certeza de que, sendo así, a demanda está loxicamente sobre a mesa.

En ese sentido tamén temos que facer referencia a outro elemento que figura no acordo de investidura que nos parece moi relevante, que é a saída sur de Vigo: conectar o Eixo Atlántico, tanto para pasaxeiros como para mercadorías con ese horizonte do ano 2030, que é o que tamén ten establecido o Goberno portugués que xa licitou, por certo, o primeiro tramo da alta velocidade entre Lisboa e Galiza, o tramo Porto e Aveiro, e que ten a previsión de completar todos os quilómetros de rede até a conexión en Valençá e Tui nese ano 2030. Por tanto, o Goberno español ten que empezar a cumprir tamén, a dar os pasos necesarios para cumprir esa data porque esa conexión ferroviaria é fundamental para o noso país.

Lamentamos, claro, que siga habendo forzas políticas, como o Partido Popular lideradas por Ayuso, porque hai que dicilo así, e con Feixoo e con Rueda, sometidos a ese liderado de Ayuso que pretendan botar por terra presionando a Portugal para que abandone a prioridade a esa conexión ferroviaria porque, polo visto, todo debe pasar por Madrid. Non, non estamos en contra de que haxa unha conexión ferroviaria entre Madrid e Lisboa, pero cremos que é acertada a previsión que ten o Goberno portugués neste momento.

Mais, para alén destas cuestións, que son moi relevantes, o que si lle queremos pedir é que, dunha vez por todas, actúe para acabar coas continuas incidencias nos servizos de Media Distancia no noso país, que están xerando moito descontento, porque vostede sabe que, para que o ferrocarril sexa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 18

realmente un medio de transporte útil, ten que ser fiábel. A xente ten que saber que chega en hora ao seu traballo, que chega en hora ao seu destino e, lamentablemente, na Galiza todos os días, todas as semanas, todos os meses, está habendo incidencias continuas no servizo de Media Distancia. A semana pasada ou hai 15 días, foi esa caída de tensión na estación da Coruña. A semana anterior fora un incidente en Vigo, que tamén supuxo unha demora de máis dunha hora, pero é que onte mesmo se produciu esa situación no caso da estación de Ourense, cun retraso de hora e media, e xa non falemos dos atrasos habituais de 10 minutos, 15 minutos, 20 minutos que se producen constantemente, e non falemos das incidencias continuas na liña de FEVE Ferrol-Ribadeo, con desprendementos, con avarías, con descarrilamentos, que fan que este tren, que podía tamén facer unha magnífica función de *Cercanías* ou de conexión de todo o norte do noso país, non sexa fiábel e polo tanto perda pasaxeiros.

En relación coas estradas, como dicía, parécenos fundamental tamén cumprir os compromisos. Para alén do viaduto do Castro, vostedes comprometéronse a que, dunha vez por todas, no ano 2024 finalice a autoestrada A-54 que conecta a Santiago de Compostela con Lugo, ou que debe conectar Santiago de Compostela con Lugo, e que leva máis de 30 anos en execución —a responsabilidade tamén de todos os Gobernos que houbo ao longo destes últimos 30 anos— e é unha auténtica vergoña: no ano 2024 Lugo debe estar conectado coa capital de Galiza por esa autovía. Por certo, tamén deben cumprir o compromiso de facer un estudo para a conexión ferroviaria de Lugo e que padece unha evidente incomunicación en todos os ámbitos coa capital de Galiza, que non é tan pouco tan complicado, non?

E débense poñer en marcha canto antes os novos descontos na AP-9, que levarán até 75% as bonificacións a usuarios e usuarias habituais, e ao mesmo tempo inicialos na AP-53, que sabe que son dúas das tres autoestradas de concesións de longa duración que quedan no Estado español e que teñen, ademais, das tarifas máis altas do Estado español.

Vostede facía referencia a que todas as autoestradas que acaban a súa concesión pasan a ser libres de peaxe. Fíxese: a AP-9 tiña que ser libre de peaxe no ano 2013. Un Goberno do Partido Socialista prorrogouno durante 10 anos, pero despois un Goberno do Partido Popular, un Goberno de Aznar, prorrogouno nada máis e nada menos que durante 25 anos, desde o 17 de agosto do ano 2023 até o ano 2048. Isto é unha discriminación e unha inxustiza evidente. Por certo, a Unión Europea ten aberto un procedemento de infracción. Gustaríanos que nos comentase que respondeu o Goberno español á solicitude de alegacións en relación con ese procedemento de infracción que nós, sinceramente, dicímosllo con claridade, esperamos que vaia adiante porque parece que é a única maneira de que a AP-9 pase a ser unha autoestrada libre de peaxe e que teña pois unha duración xa non de 40 anos, senón de 50 pero, en todo caso, salvar esa penalización de 75 anos pagando peaxes no Eixo Atlántico que, como sabe, concentra a maior parte da poboación do noso país, non?

E, por último, pois facer referencia tamén que nos próximos Orzamentos teñen que prestar atención ao plan de mellora e rehabilitación de estradas estatais, particularmente para mellorar a seguranza viaria nos tramos de alta concentración de accidentes, que tamén están no acordo de investidura e que, aínda que pareza que é unha cuestión menor, pois non deixa de ser moi relevante porque o abandono tradicional do mantemento das estradas nacionais fai que aumente o risco e o número de accidentes con graves consecuencias tamén no ámbito social, no ámbito sanitario, que temos desde logo que evitar. Mellorar a seguranza pois parécenos que é fundamental. Queremos, en definitiva, que este Goberno cumpra con Galiza e esperamos, efectivamente, que nos Orzamentos que arrancarán en breve pois empece a ver ese cumprimento. Moito obrigado.

Gracias, señor presidente.

Efectivamente, a pesar del olvido, presidente de la Comisión, cuando hizo referencia a solicitudes de comparecencia, y esperamos que no hubiese sido intencionado ni motivado por el ambiente electoral, el BNG solicitó su comparecencia en esta Comisión, señor ministro, para que explicase, lógicamente, la política general que va a seguir a partir de ahora en su ministerio, pero también algunas cuestiones más concretas y más inmediatas que tienen que ver con nuestro país, con Galicia, y que son preocupación del conjunto de la ciudadanía, y muy especialmente de las personas usuarias del servicio de transporte por ferrocarril y también por carretera. Quiero hacer referencia a algunos temas que usted ha mencionado y que son consecuencia de los acuerdos de investidura firmados por el BNG con el Partido Socialista y que facilitaron la investidura de Pedro Sánchez, pero que también implican que el Gobierno tiene que cumplir con Galicia y tiene que cumplir con todos los gallegos y gallegas. En este momento está llevándose a cabo la modernización y electrificación de la red Ourense-Lugo, prevista en este acuerdo, licitada ya, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 19

esperamos que reciba un impulso importante la conexión ferroviaria con el puerto exterior de A Coruña. Hubo algunas actuaciones claramente insuficientes, que mencionaré después, de la línea de FEVE, la antigua FEVE, la red de ancho métrico entre Ferrol y Ribadeo. O, en relación con el acuerdo de investidura firmado en el año 2023, por ejemplo, ya se ha verificado la finalización en el viaducto de O Castro en sentido Madrid en tiempo y forma, y esperamos igualmente que se haga una previsión —que se recoge— de que en el año 2024 ya esté finalizado el paralelo en el sentido A Coruña y, por lo tanto, totalmente restituida la conexión por la autovía del Noroeste, que nos parece fundamental.

Pero es verdad que en este acuerdo de investidura hay cuestiones que tienen que avanzar ya y tienen que arrancar, especialmente con los presupuestos del Estado. Nos alegra que usted haya hecho referencia a alguna de estas, por ejemplo, las cercanías ferroviarias, que son fundamentales para Galicia, porque además es un ejemplo de la discriminación histórica que los Gobiernos españoles han tenido con nuestro país en materia de servicio de transporte ferroviario de cercanías. Y digo los gobiernos porque se incluyen aquí tanto los del Partido Socialista como los del Partido Popular, incluido el de la señora Ana Pastor, que fue ministra de Fomento y no se preocupó de dotar a nuestro país de estos servicios de cercanías ferroviarias. Y hablo de discriminación porque no hay ningún otro caso en el Estado español de áreas urbanas que superen el medio millón de habitantes, como A Coruña y Ferrol, 650 000, o Vigo y Pontevedra, 750 000 habitantes, que no tengan servicio de cercanías ferroviarias. En ese acuerdo de investidura está que, de manera inmediata, se va a hacer un estudio para implantar estos servicios dentro de las áreas urbanas, comenzando por las que ya he mencionado, que son las más pobladas, para conseguir que antes de que acabe la legislatura en Galicia tengamos servicios de cercanías ferroviarias. Como digo, esperamos que el Gobierno cumpla estrictamente algo que creemos que es de justicia para nuestro país.

En relación con el corredor atlántico, usted ha reconocido hace unos días que no avanza al mismo ritmo que el corredor mediterráneo. No es ninguna sorpresa, ya lo sabíamos, porque parece que, efectivamente, los gobiernos españoles siempre están preocupados por el corredor mediterráneo y se olvidan habitualmente del corredor atlántico, que inicialmente —quiero recordarlo— dejaba al margen la conexión con Galicia y tuvo que ser una intervención especial del BNG ante la Unión Europea, en el Parlamento Europeo, la que consiguió que se completase un mapa —algo que creemos que es de justicia— que conectase las principales ciudades gallegas y que abriese la posibilidad de que en nuestro país tuviésemos servicios de mercancías ferroviarias.

En esa línea también quiero recordarle —usted ha hecho referencia— que el plan Mercancías 30 del ministerio continúa sin recoger ninguna actuación en relación con las carreteras y autopistas ferroviarias de nuestro país, también en una evidente discriminación. Sinceramente, no nos vale que digan que no existe una demanda por parte del tejido empresarial, porque creemos que justamente es al revés. Si no existen las infraestructuras, difícilmente puede existir esa demanda empresarial; por lo tanto, hay que dotar con infraestructuras porque tenemos la certeza de que, siendo así, la demanda estará justamente sobre la mesa. En ese sentido, también tenemos que hacer referencia a otro elemento que figura en el acuerdo de investidura y que nos parece muy relevante, que es la salida sur de Vigo. Conectar el eje atlántico, tanto pasajeros como mercancías, con ese horizonte del año 2030, que también ha establecido el Gobierno portugués y que ya se ha licitado el primer tramo de la alta velocidad entre Lisboa y Galicia, el tramo Porto-Aveiro, y que tiene la previsión de completar todos los kilómetros de red hasta la conexión en Valença-Tui en ese año 2030. Por lo tanto, el Gobierno español tiene que empezar a cumplir y a dar los pasos necesarios para cumplir con esa fecha, porque esa conexión ferroviaria es fundamental para nuestro país.

Lamentamos que siga habiendo fuerzas políticas, como el Partido Popular, lideradas por Ayuso, porque hay que decirlo así, con Feijóo y con Rueda sometidos a este liderazgo de Ayuso, que intentan echar por tierra esto presionando a Portugal para que abandone la prioridad de esta conexión ferroviaria, porque, por lo visto, todo debe pasar por Madrid. No estamos en contra de que haya una conexión ferroviaria entre Madrid y Lisboa, pero creemos que lo que es acertado es la previsión que tiene el Gobierno portugués en este momento.

Independientemente de estas cuestiones, que son muy relevantes, lo que además le queremos pedir es que de una vez por todas actúe para acabar con las continuas incidencias en los servicios de media distancia en nuestro país, que están generando muchísimo descontento. Usted sabe que para que el ferrocarril sea realmente un medio de transporte útil tiene que ser fiable. La gente tiene que saber que el tren va a llegar a una hora concreta a su destino para poder ir a su trabajo, y lamentablemente en Galicia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 20

todos los días, todas las semanas y todos los meses está habiendo incidencias continuas en los servicios de media distancia. Hace 15 días hubo una caída de tensión en la estación de A Coruña; la semana anterior fue un incidente en Vigo que también supuso una demora de más de una hora y ayer mismo se produjo esa misma situación en la estación de Ourense, con un retraso de hora y media, por no hablar de los retrasos habituales de 10 minutos, 15 minutos, 20 minutos que se producen constantemente, y no hablemos ya de las incidencias continuas en la línea de FEVE Ferrol-Ribadeo, con desprendimientos, con averías, con descarrilamientos. Todo esto hace que este tren, que podía hacer una magnífica función de cercanías o de conexión de todo el norte de nuestro país, no sea fiable y, por lo tanto, perderá pasajeros.

En relación con las carreteras, como decía, nos parece fundamental cumplir los compromisos, independientemente del viaducto de O Castro. Aparte de eso, ustedes se han comprometido a que de una vez por todas en el año 2024 finalice la autovía A-54 que conecta Santiago de Compostela con Lugo, o que debería conectar Santiago de Compostela con Lugo, y que lleva más de treinta años en ejecución. La responsabilidad es de todos los gobiernos que hubo en estos últimos treinta años, también es su responsabilidad. Es una verdadera vergüenza que en el año 2024 aún no esté Lugo conectado con la capital de Galicia. Tiene que estar conectado por esta autovía. Y también tienen que completar el compromiso de hacer un estudio de la comisión ferroviaria de Lugo; parece que hay una evidente incomunicación en todos los ámbitos con la capital de Galicia, y esto tampoco es tan complicado de hacer.

Tienen que ponerse en marcha cuanto antes los nuevos descuentos en la AP-9, que llegarán hasta el 75% de bonificaciones a los usuarios y usuarias habituales, y, al mismo tiempo, iniciarlos también en la AP-53, que saben que son dos de las tres autopistas de concesión que quedan en el Estado y que tienen, además, las tarifas más altas del Estado español. Usted hacía referencia a que todas las autopistas que acaban su concesión pasan a ser libres de peaje. Pues fíjese, la AP-9 tenía que ser libre desde el año 2013, pero el Gobierno socialista lo prorrogó durante diez años; después, un Gobierno del Partido Popular, el Gobierno de Aznar, lo prorrogó nada más y nada menos que durante veinticinco años, desde el 17 de agosto del año 2023 hasta el año 2048. Esto es una discriminación y una injusticia evidente. Por cierto, la Unión Europea ha abierto un procedimiento de infracción. Nos gustaría que comentase qué respondió el Gobierno español a la solicitud de alegaciones en relación con este procedimiento de infracción, que nosotros le decimos claramente que esperamos que vaya adelante, porque parece que esta es la única manera de que la AP-9 pase a ser una autopista libre de peaje y que no tenga una duración ya no de cuarenta años, sino de cincuenta. En todo caso, salvar esa penalización de setenta y cinco años pagando peajes en el eje atlántico, que, como sabe, concentra la mayor parte de la población de nuestro país.

Por último, haré referencia también a que en los próximos presupuestos tienen que prestar atención al plan de mejora y rehabilitación de carreteras estatales, especialmente para mejorar la seguridad vial en los tramos de alta concentración de accidentes, que también está en el acuerdo de investidura. Y aunque parezca que es una cuestión menor, es muy relevante, porque el abandono tradicional del mantenimiento de las carreteras nacionales hace que aumente el número y el riesgo de accidentes, con graves consecuencias también en el ámbito social y en el ámbito sanitario, que desde luego tenemos que evitar. Mejorar la seguridad nos parece que es fundamental para paliar este tema.

Queremos que este Gobierno cumpla con Galicia y esperamos, efectivamente, que en los presupuestos, que arrancarán en breve, empiece a haber ese compromiso y que se cumpla esta cuestión. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

La señora **VAQUERO MONTERO**: Egun on guztioi.

Ministro, en primer lugar, le agradezco su presencia en esta Comisión para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. El Partido Nacionalista Vasco apuesta por una movilidad sostenible y también por un transporte accesible, intermodal, diversificado e integrado, que dé seguridad a las personas usuarias y garantice las cadenas de suministro. Apostamos, como no puede ser de otra manera, por avanzar en la descarbonización del transporte para cumplir el Pacto Verde Europeo. Para ello es necesario traspasar al ferrocarril parte del tráfico de mercancías que actualmente se realiza por carretera, lo que supone una planificación con inversión, sí, y también el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias y una apuesta decidida por los modos de transporte más sostenibles. Euskadi, en su paso por Irún-Biriatou, es, junto con Cataluña, en La Junquera, uno de los dos pasos de frontera que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 21

conectan la Península con el resto de Europa. Por el paso guipuzcoano pasan 7500 camiones que transportan mercancías. Somos país de salida y llegada, pero en gran medida somos territorio de paso entre el sur y el norte de Europa. Esto supone un gran reto y una oportunidad logística importante para nuestro país, Euskadi, que forma parte del corredor atlántico. Sin embargo, hoy, pese a ser parte de uno de los ejes prioritarios de Europa, el eje atlántico está sin desarrollar y los retrasos están suponiendo pérdida de oportunidades a nuestro país y pérdida de financiación por parte de Europa. Usted ha reconocido en diferentes entrevistas el retraso en la ejecución del corredor atlántico; retraso que no solo le podemos achacar al Partido Socialista y a los gobiernos socialistas, ya que estos retrasos han sido constantes tanto cuando ha gobernado el Partido Popular como su partido. Exigimos, por lo tanto, un mayor impulso para la finalización de la Y vasca en la parte no encomendada y su conexión con Burgos y Europa. Nadie entiende que se hayan priorizado y finalizado tramos que no forman parte de ejes prioritarios que no nos unan con Europa. El sistema radial de infraestructuras de transporte sigue funcionando en el Estado, no se ha planificado pensando en las necesidades del transporte, de la movilidad de personas y mercancías; se ha diseñado desde un punto de vista centralista en el que el epicentro ha sido y es Madrid. Por ello, nos alegramos cuando usted ha dicho que va a apostar por finalizar lo que es y sigue siendo una deuda histórica con Euskadi, en este caso, con este servicio, ya que el acuerdo de Gobierno de coalición no recoge ni habla —no dice nada— de la finalización del eje atlántico ni del corredor atlántico de mercancías.

En relación con el tráfico de mercancías ferroviarias, que hoy supone el 4%, su pretensión —hoy no creo que lo haya dicho así, pero sí en otros medios— es que suba al 10%. ¿Qué medidas va a tomar para ello? Usted hoy ha avanzado sus pretensiones, pero no nos ha hablado de medidas. Nos gustaría conocer alguna medida más concreta, aparte de las pocas que ha citado. En el programa del Gobierno de coalición, en relación con el transporte de mercancías, se recalca que este tiene que ser sostenible y que se apuesta por el desarrollo de los corredores ferroviarios conectados con puertos y centros de logística. En el caso del puerto de Pasaia, preguntábamos a su ministerio sobre la obra de adaptación de la estación de ADIF Lezo, correspondiente a las actuaciones de mercancías; obra requerida por el puerto de Pasaia y por las empresas de siderurgia y de automóviles para ampliar la longitud de los trenes que llegan al puerto. La obra se ejecutó con retraso, pero está terminada. Sin embargo, hoy por hoy no operan trenes de esta longitud. Hemos preguntado los motivos y la respuesta de su ministerio es que, para planificar la puesta en circulación de trenes de esta longitud, no es suficiente con que las terminales de origen y destino puedan tratarlos, también requiere de estaciones en el recorrido con vías suficientemente largas, lo que necesita un estudio complejo de horarios para poder encajar cada tren en un surco que haga posible su circulación. Hoy también ha hablado de esto, de permitir que los trenes de mercancías tengan una longitud de 750 metros. Pero, claro, resulta paradójico que se hagan las inversiones, pero no se planifica la solución con los surcos y los horarios para poder encajar estos modos de transporte. Por lo tanto, planificación, obras y ejecución de las obras, evidentemente, tienen que ir a la par, no ejecutar una obra sin haber realizado la planificación y sin dar una salida a esa pretensión del puerto de Pasaia.

Su ministerio ha liderado dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia la política palanca relativa a la movilidad sostenible, segura y conectada. Usted ha dicho hoy que con 11200 millones de euros —creo que he tomado bien nota de ello— de inversión. Bueno, la pasada legislatura hablaban de 13000, hoy usted ha dicho 11200. Se trata de una partida importante para la transformación de la movilidad del Estado. En la legislatura pasada, dentro del plan de recuperación, se incluían nuevas infraestructuras ferroviarias en los corredores mediterráneo y atlántico y la modernización y mejora de las ya existentes. ¿Cómo valora la ejecución de estas obras y qué previsión hace para esta legislatura? Usted ha dicho hoy que se han conseguido todos los hitos previstos, pero cuáles son esos hitos que se han conseguido y cuáles van a ser los hitos de la siguiente legislatura. Hablando de inversiones con fondos europeos, quiero recordarle que Euskadi ha sido excluida de las inversiones financiadas con los fondos MRR de la Red de Carreteras del Estado porque no han tenido en cuenta que, en nuestro caso, no tenemos carreteras del Estado porque son de titularidad foral. Sin embargo, los fondos europeos no discriminan en este sentido, son de todos, de toda la ciudadanía europea. Nos referimos a inversiones en túneles, mejora de seguridad viaria, sostenibilidad y eficiencia energética, digitalización y demás. Nos consta que se han mantenido reuniones con el Gobierno vasco para solventar esta situación. Por ello, le preguntamos: ¿cómo va a reconducir el tema para que Euskadi obtenga estos recursos para las inversiones que concede Europa como ciudadanos europeos que somos? En el caso de Nafarroa ya se ha reconducido y nos alegramos por ello. Ya sé que no le gusta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 22

que le diga que depende de la voluntad política, pero en este caso depende de la voluntad política de su Gobierno que se reconduzca esta situación.

El Partido Nacionalista Vasco defiende que las infraestructuras deben ser diseñadas y gestionadas teniendo en cuenta a las personas y al territorio al que da servicio. Para ello, desde Euskadi reclamamos las competencias en su diseño, desarrollo y gestión. Para nosotras, además del cumplimiento legal del Estatuto de Guernica, la transferencia de las infraestructuras ferroviarias de cercanías supone dotar a Euskadi de un sistema integrado de transporte con mayor calidad, ya que se acomodará a las necesidades de la ciudadanía y del sector económico vasco. El traspaso de la competencia de cercanías ferroviarias forma parte del acuerdo de investidura que se tiene que dar a inicios de este año; servicio ferroviario que, hoy por hoy, tiene muchas carencias, tanto en el servicio como en la infraestructura. Durante años hemos exigido inversiones para la mejora de este servicio, incluso hemos conseguido incluir alguna de ellas en los Presupuestos Generales del Estado; inversiones que se han ido cumpliendo, eso sí, despacio y que tardan en materializarse, y esos retrasos en la ejecución alargan la mala calidad en los servicios actuales. No soy la primera ni seré la última en criticar la poca inversión y la nula apuesta que se ha hecho, por lo que conocemos, en cercanías. Usted dice que ahora se va a invertir más en cercanías que en otros modos de transporte, nos alegramos también de que esto sea así. Las quejas por las incidencias en el servicio son considerables y preocupantes. Ya no se considera un servicio fiable por los usuarios y esto es muy preocupante, ya que la seguridad y la fiabilidad son parte de las características que definen el transporte ferroviario. Nos hacemos eco de las quejas de los y las usuarias vascas.

En Euskadi tenemos que hablar también del material rodante: trenes muy antiguos, tanto que ninguno es accesible pese a que se haya invertido en mejorar la accesibilidad de las estaciones. Dice que van a llegar quinientos trenes para cercanías. Esperemos que nos toque alguno de ellos. El secretario de Estado, el señor Santano, presentó la semana pasada el tren Civia, que sustituirá a las series 470 en el corredor de media distancia entre Pamplona y Zaragoza. ¿Cuándo llegará a Euskadi un tren Civia? Llevamos reclamando que en Euskadi circulen estos trenes, sobre todo, porque son trenes accesibles para las personas con movilidad reducida y en Euskadi en ninguna de las líneas de cercanías circula un tren con estas características, en ninguna de las líneas que opera Renfe. En esto consiste también cumplir con el mandato legal del artículo 49. Está bien modificar el lenguaje para que sea más inclusivo y respetuoso con la persona, pero es necesario acompañarlo de acciones. Hay que darle contenido para que sea creíble y la movilidad no accesible discrimina y no es inclusiva. Ya sé que no es fácil, que se necesita planificación e inversión y que las inversiones ferroviarias son largas en el tiempo. Se necesitan muchos acuerdos y para eso estamos conformes en llegar a acuerdos con ustedes, pero en el tema de la accesibilidad en las redes de cercanías que opera Renfe en Euskadi suspendemos.

Nada más, me quedo a la espera de su contestación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora el portavoz de Euskal Herria Bildu, por un tiempo de diez minutos. **(Pausa)**.

No está. En ese caso, tiene la palabra el portavoz de Junts per Catalunya.

El señor **GAVIN I VALLS**: Moltes gràcies, president. Gràcies, senyor ministre, per la seva intervenció. Aprofito per desitjar-li sort i encerts, felicitar-lo pel nomenament. És una responsabilitat prou complexa, però també il·lusionant, molt estratègica per al territori.

Primer faré una exposició general de com veiem des de Junts per Catalunya la gestió i l'execució en l'àmbit d'aquest Ministeri, i després faré alguns comentaris sobre alguns punts de la seva intervenció. Miri, segons el nostre punt de vista, el Ministeri que vostè dirigeix s'ha caracteritzat durant molts anys i amb diferents governs, per tenir una planificació i una execució fortament centralitzada, una mala planificació i una manca d'eficiència, entre altres coses, per la baixa execució. Una de les grans demostracions d'ineficiència dels diferents governs espanyols, no l'única, però que ha estat una constant de la governança, és definir i desenvolupar la política d'infraestructures en funció de criteris polítics o interessos territorials particulars. Un cas molt evident n'és la Xarxa d'Alta Velocitat Espanyola. Podríem parlar de les radials de Madrid, podríem parlar d'altres exemples. La Xarxa d'Alta Velocitat Espanyola és una xarxa pensada per anar i tornar de Madrid, és la xarxa d'alta velocitat de Madrid, i que alhora deixa a la resta de territoris en un clar desavantatge competitiu. Aquest escenari comporta que aquesta Xarxa d'Alta Velocitat de passatgers no només és radial, sinó que ha condemnat la connexió, per exemple, entre la segona i la tercera ciutat més importants de l'Estat, Barcelona i València, a un servei de segona com és l'Euromed.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 23

Els ciutadans d'aquest Estat només tenen alta velocitat, és a dir, poden viatjar a 300 km/h, si viatgen a o des de Madrid; entre Barcelona i València aniran, com a màxim, a 220 km/h. I això no és un error ni un descuit, això és una cosa totalment premeditada i continua encara ara. Evidentment, això té conseqüències negatives per a Barcelona i també per a València. La gestió d'aquest Ministeri també es caracteritza per una mala planificació, en el sentit de l'absència d'una planificació basada en els estudis cost-benefici, benefici econòmic, social, ambiental, entra altres. I aquí m'ha semblat notar una certa coincidència amb algunes de les coses que vostè ha expressat: la necessitat de posar criteris en la planificació i en l'execució.

L'Estat espanyol, efectivament, com vostè també ha dit, es vanta de tenir la segona xarxa d'alta velocitat de passatgers en longitud al món, darrere de la Xina, però també és l'última del món en usuaris per quilòmetre. Això no és un monument a la modernitat i al lideratge internacional, sincerament, per a mi és un gran monument a la ineficiència i a la mala gestió. Per què? Perquè a més a més això passa al mateix temps que s'ha abandonat la inversió en rodalies i en la xarxa de mercaderies, vostè també ho ha reconegut d'alguna manera. Les mercaderies ferroviàries, com deia, generen, aquí sí, un nivell d'ineficiències i d'endarreriment considerable que costarà molts anys de revertir. I li donaré alguna dada perquè quedi clar que això no és una batalla de posicionaments polítics o d'acusacions en un sentit o en un altre; estem farts de sentir els senyors del PP, i de vegades també els senyors del PSOE, que parlen que els catalans són els que volem espolar Espanya. De fet, senyor ministre, avui m'han agafat ganes de contestar als senyors del PP, però amb aquestes dades que donaré ara, jo crec que ja es donen per contestats. Miri, segons l'Autoritat Independent de Responsabilitat Fiscal, que és una agència espanyola independent, entre l'any 1990 i 2018, gairebé trenta anys, vint-i-vuit anys, es van invertir en rodalies, a tot l'Estat espanyol, 3679 milions d'euros. D'aquests, el 47,8, gairebé el 50, es van invertir, on?, carai, quina casualitat! A Madrid. D'aquests, el 16,8 es van invertir a Barcelona, una de les xarxes de rodalies amb més incidències i amb més problemes i endarreriments. Catalunya n'és una víctima, clarament, com a territori. Perdó, perdó, una altra xifra. En el mateix període, aquests vint-i-vuit anys que els hi he dit, entre el 1990 i el 2018, l'Estat va invertir 55880 milions en alta velocitat, aquí és on li deia, senyor ministre, que per a nosaltres això és un desequilibri que genera moltes ineficiències. El 93,5% de les inversions ferroviàries d'aquells vint-i-vuit anys es van invertir en alta velocitat. Deia que Catalunya n'és una víctima, clarament, com a territori industrial i exportador, i perquè té també unes rodalies metropolitanes molt denses. No disposar d'una xarxa i un servei ferroviari competitiu, per exemple, per a mercaderies té alts costos.

Amb aquestes dades s'entén perfectament, i vostè també ho ha esmentat, perquè l'Estat espanyol és a la cua d'Europa en el percentatge de mercaderies transportat per ferrocarril, amb el desavantatge logístic de competitivitat i ambiental que això suposa. Estem totalment d'acord que aquí cal fer una actuació decidida.

La primera deducció que per tant a mi m'agradaria que vostè tingués en compte: els vots de Junts per Catalunya no estaran al servei d'un govern que doni continuïtat al centralisme ferotge en les inversions en infraestructures, al contrari, ho combatrem. És un principi bàsic de justícia. Repeteixo: no permetrem que continuï aquesta centralització de les inversions, amb els nostres vots no comptarà. Miri, jo coincideixo amb alguns dels criteris generals que vostè ha expressat: la necessitat d'una mobilitat sostenible, la necessitat de reforçar el transport públic, però no permetrem, com dic, repeteixo, que continuï aquesta centralització ferotge de les inversions. Els primers missatges que vostè ha llançat com a ministre per a mi no són massa tranquil·litzadors, però tampoc no són definitius. En una compareixença pública de fa pocs dies vostè es vanagloriava que el pla de Rodalies de Madrid, de Cercanías de Madrid, estaven invertint 7100 milions, i vostè deia: «2.100 milions més que a les Rodalies de Barcelona». Sembla que això dona mèrits, no? Dona mèrits. Que després, electoralment, resulta que els capitalitza el PP, però s'expressava d'aquesta manera. Les nostres rodalies vostè sap que estan plenes d'incidències i d'endarreriments, n'és perfectament coneixedor. En aquella compareixença pública vostè també afegia que els trens de Madrid es renovarien en la totalitat de la seva flota. A mi no em surten els números. Els trens que ha comprat Renfe no donen per a renovar la flota de tot l'Estat espanyol, aleshores, la pregunta que a mi m'arriba és si els trens de Madrid es renovaran totalment la seva flota, la dels altres no renovarà totalment la seva flota. Això són símptomes que per a mi són preocupants.

Repassi l'informe d'ahir, senyor ministre, i les dades del seu propi Ministeri per veure clarament el biaix inversor i reflexioni vostè i el seu equip, si després d'aquest biaix inversor històric i crònic el que vostè decideix és seguir en aquesta línia ens tindrà en contra. Amb el suport de les dades, no amb posicionaments polítics eteris. Però si cal li donaré alguna altra dada. Miri, la mitjana d'execució pressupostària de l'Estat

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 24

a Catalunya dels últims deu anys és el 61,4 %. Són dades també del Ministeri, eh? Amb un grau d'execució màxim del 73 a l'any 2020, amb després una caiguda al 38,5 a l'any 2021. La comparativa amb les xifres, una altra vegada, de la Comunidad de Madrid són escandaloses, la qual manté una mitjana d'execució del 121 %, gairebé el doble, en deu anys. Senyors del PP, s'ha de tenir estómac per parlar d'igualtat i dir el que diuen amb aquestes xifres objectives del Ministeri, de les autoritats espanyoles, per no parlar de les *lluvias de millones* que van anunciar vostès. Bé, tenen dues possibilitats, senyor ministre: obrir els ulls a aquesta realitat, la de les xifres, i corregir, i podran comptar amb nosaltres en algunes de les polítiques que vostè ha expressat, que compartim perfectament; continuar amb aquesta desviació intencionada de recursos totalment injusta que ens perjudica als ciutadans de Catalunya, i que a més a més és una ciutadania que pateix ja un dèficit fiscal crònic també que arriba als 20 000 milions anuals, nosaltres no hi estarem per a això, els nostres vots no suportaran un govern que ens continuï marginant i perjudicant d'aquesta manera.

A partir d'aquí, no he entrat al detall, hi ha una llarga agenda de qüestions que vostè ha esmentat també, que en molts aspectes puc compartir, que avui no donarà temps d'aprofundir, el cordó mediterrani, quan acaba i quins reptes de capacitat i d'eficiència té aquest corredor? És el corredor que té més mercaderies de tot l'Estat espanyol, evidentment, em refereixo al corredor mediterrani, que connecta tots els ports de la Mediterrània, des d'Andalusia, Múrcia, País Valencià i Catalunya. Un corredor que, a Catalunya concretament, comparteix una part de la xarxa amb el servei de Rodalies, unes Rodalies ja saturades. Té reptes d'eficiència i de capacitat, sens dubte. Com es resoldrà? Com facilitarà la connexió internacional del corredor tenint en compte que el peatge del túnel del Pertús és un fre a la posada en marxa de nous serveis? Per exemple, els trens nocturns cap a Europa, un servei que desitgem i esperem i que facilitarà la reducció d'emissions de la mobilitat. I quan i com connectarem el corredor als ports i els aeroports? Vostè hi ha fet referència. L'ampliació del Port de Barcelona; passa el temps, no es concreta la solució de l'ampliació. És una ampliació, segons el nostre punt de vista, necessària, sobretot per millorar la connectivitat internacional amb rutes de llarg radi, no tant per augmentar el nombre de passatgers, perquè cal, al costat d'una estratègia, que vostè també ha esmentat, de distribució de passatgers en altres aeroports regionals. Nosaltres l'hi diem l'Estratègia aeroportuària catalana.

Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor ministro por su intervención. Aprovecho para desearle suerte y acierto en su nombramiento. Es una responsabilidad compleja, pero que también brinda mucha ilusión para todo el territorio.

En primer lugar, voy a hacer una exposición general de cómo vemos desde Junts per Catalunya la gestión y ejecución del transporte en este ministerio, y también haré unos comentarios sobre algunos puntos de su intervención. El ministerio que usted dirige, en nuestra opinión, se ha caracterizado durante muchos años y muchos gobiernos por tener una planificación y ejecución fuertemente centralizada, una mala planificación y una falta de eficiencia, entre otras cosas, por la baja ejecución.

Uno de los grandes ejemplos de ineficiencia de los distintos gobiernos españoles, no la única, pero que es una constante de la gobernanza, es definir y desarrollar una política de infraestructuras en función de criterios políticos o intereses territoriales particulares. Un caso claro es la red de alta velocidad española. También podríamos hablar de las radiales de Madrid y de otras. La red de alta velocidad española está diseñada para ir y volver de Madrid. Es una red de alta velocidad de Madrid que, a la vez, deja al resto de territorios en una clara desventaja competitiva. Este escenario implica que esta red de alta velocidad de pasajeros no solo sea radial, sino que ha condenado la conexión, por ejemplo, entre la segunda y tercera ciudades más importantes del Estado, Barcelona y Valencia, a un servicio de segunda como es el de Euromed. Los ciudadanos de ese Estado solo tienen alta velocidad, es decir, pueden viajar a 300 kilómetros por hora, si viajan a o desde Madrid, y entre Barcelona y Valencia llegarán como máximo a 220 kilómetros por hora, y esto no es un error o un descuido, sino que es algo premeditado, y continúa así. Evidentemente, esto tiene consecuencias negativas para Barcelona y también para Valencia.

La gestión de este ministerio también se caracteriza por una mala planificación en el sentido de que hay una ausencia de una planificación basada en estudios de coste-beneficio —beneficio económico, social y ambiental, entre otros—, y aquí veo que coincidimos con algunas de las cosas que ha expresado, por ejemplo, la idea de introducir criterios en cuanto a la ejecución. El Estado español, como usted bien decía, se vanagloria de tener la segunda red de alta velocidad de pasajeros en longitud del mundo, por detrás de China, pero también es la última del mundo en cuanto a usuarios por kilómetro. Esto no es un monumento a la modernidad y al liderazgo internacional, sinceramente, Para mí es un gran monumento a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 25

la ineficiencia y a la mala gestión porque, además, esto pasa a la vez por el abandono de la inversión en rodalies y en la red ferroviaria de mercancías; usted ya lo ha mencionado. Aquí se genera un nivel de ineficiencia y de atraso considerable que costará muchos años revertir.

Valgan algunos datos para que quede claro que esto no es una batalla de posicionamientos políticos en un sentido u otro. Estamos cansados, hartos, de escuchar a los señores del PP —y a veces del PSOE— que dicen que los catalanes somos los que queremos expoliar a España. Hoy tenía ganas de responderle a los señores del PP, pero con los datos que voy a presentar pienso que ya les contestaré. Según la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, una agencia española independiente, entre el año 1990 y 2018, casi treinta años, veintiocho años, se invirtieron en cercanías en todo el Estado español 3679 millones de euros; de esos, el 47,8%, casi el 50%, ¿sabe dónde se invirtieron? Qué casualidad, en Madrid. Y de esos, el 16,8% se invirtieron en Barcelona, una de las redes de cercanías con más incidencias y más problemas y atrasos. Cataluña es una víctima clara... Perdón, otra cifra antes. En el mismo periodo, en esos veintiocho años que comentaba, el Estado invirtió 55 880 millones de euros en alta velocidad, y ahí es cuando le decía que para nosotros este es un gran desequilibrio que ha causado muchas ineficiencias. El 93,5% en esos veintiocho años se invirtieron en alta velocidad. Decía que Cataluña es una víctima clara, como territorio industrial y exportador, también porque tiene unas cercanías metropolitanas muy densas. No contar con una red y un servicio ferroviario competitivo para mercancías tiene un coste muy elevado. Con estos datos se entiende perfectamente, y usted también lo mencionó, por qué el Estado español está a la cola de Europa en cuanto al porcentaje de mercancías transportadas por ferrocarril, con la desventaja logística de competitividad ambiental, y ahí todos coincidimos en que debemos actuar urgentemente.

La primera reflexión que me gustaría que tuviese en cuenta es que los votos de Junts per Catalunya no estarán al servicio de un Gobierno que dé continuidad a ese centralismo feroz de las inversiones en infraestructuras; al contrario, lo combatiremos. Es un principio básico de justicia. Lo repito, no permitiremos que continúe esta centralización de las inversiones, con nuestros votos no cuentan. Coincido con algunos criterios generales que usted ha presentado, por ejemplo, la necesidad de una movilidad sostenible, modernizar el sistema de transporte, pero no permitiremos —y repito— que continúen con esa centralización feroz de las inversiones.

Los primeros mensajes que usted ha lanzado como ministro, en mi opinión, no son muy tranquilizadores, pero tampoco son definitivos. En una comparecencia pública de hace pocos días usted se vanagloriaba de que en el Plan de Cercanías de Madrid estaban invirtiendo 7100 millones y decía que 2100 millones más que en las cercanías de Barcelona. Y parece que esto le da méritos electoralmente, después vemos que los capitaliza el PP, pero, bueno, usted se expresó de esa manera. Nuestras cercanías usted sabe que están llenas de incidencias y retrasos. En esa comparecencia también añadía que los trenes de Madrid se renovarían en la totalidad de su flota, y a mí no me salen las cuentas. Los trenes que ha comprado Renfe no dan para abastecer a todo el Estado español. Yo pregunto si se renuevan todos los trenes de la flota de Madrid, entonces el resto no va a poder renovar su flota. Estos son síntomas que, en mi opinión, son preocupantes.

Repasemos el informe de AIReF y los datos de su ministerio para ver claramente el sesgo en las inversiones y reflexione usted y su equipo para ver si, después de este sesgo histórico y crónico, deciden seguir en esa línea. Entonces nos tendrán en contra y con el apoyo de los datos, no con un posicionamiento político etéreo. Pero si hace falta, le daré más datos. La media de ejecución presupuestaria del Estado en Cataluña en los últimos diez años es de un 61,4% —estos son datos del ministerio—, con un grado de ejecución máxima en 2020 del 73%, luego cayó al 38,5 en 2021. Comparado con las cifras de la Comunidad de Madrid esto es un escándalo, la cual mantiene una media ejecución muy superior, llegando al 121%, casi el doble en diez años. Aquí no es fácil hablar de igualdad cuando hablamos de estas cifras, que se supone que son objetivas y del ministerio, y las lluvias de millones que ustedes anunciaron. Aquí tienen dos posibilidades: abrir los ojos ante esa realidad, las cifras, y corregirlas —y allí podrán contar con nosotros en algunas de las políticas que usted ha expresado y que compartimos— o continuar con esta desviación intencionada de recursos, que es injusta y que perjudica a los ciudadanos de Cataluña, que es una ciudadanía que ya padece un déficit fiscal crónico que llega a los 20 000 millones anuales; y allí nosotros no les apoyaremos, nuestros votos no apoyarán a un Gobierno que continúe marginándonos y perjudicándonos de esta manera.

No entrando en detalle, pero ahí un amplio abanico de cuestiones, usted ya las ha mencionado, que en cierto modo puedo compartir, y hoy no voy a tener tiempo de entrar en detalle. El corredor del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 26

Mediterráneo, ¿cuándo va a terminar? ¿Cuáles son los retos de capacidad? Es el que tiene más mercancías de la red española, el que conecta el transporte desde Andalucía, Murcia, País Valenciano y Cataluña; un corredor que en Cataluña, concretamente, comparte la red con el servicio de cercanías, un servicio ya saturado que tiene retos de capacidad. ¿Cómo va a resolverse esa cuestión? ¿Cómo facilitar también la conexión internacional del corredor? Habida cuenta de que el peaje del túnel de Le Perthus es un freno a la puesta en marcha de nuevos servicios como, por ejemplo, los trenes nocturnos que van hacia Europa, un servicio que deseamos y que esperamos porque facilitará la reducción de emisiones en movilidad. ¿Cuándo se conectará a los puertos y aeropuertos y cómo?

También la ampliación del aeropuerto de Barcelona. Su ampliación no se concreta y es necesaria en nuestra opinión, sobre todo para mejorar la conectividad internacional con rutas de larga distancia, no tanto para aumentar el número de pasajeros, que también es necesario. También la distribución a otros aeropuertos, que nosotros llamamos la estrategia aeroportuaria catalana.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando la intervención.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, ho faig de seguida. Una ampliació, per tant, que ha de ser curosa amb els espais protegits, però que és necessària i que és possible.

Bé, senyor ministre, amb el tema de l'aeroport el que no podem permetre és que la recerca del consens paralitzi l'ampliació. La màxima responsabilitat encara és seva, és una infraestructura de la seva titularitat i de la seva responsabilitat. Bé, si tingués més temps seguiria fent una relació de trams d'autovia inacabats —només hi ha acabada la part d'autovia de Lleida-Barcelona, la resta estan totes inacabades—, les rodalies, la millora del servei d'alta velocitat i de l'Avant, etcètera. Però suposo que tindrem temps en un altre moment. Gràcies.

Gracias. Lo hago rápidamente. La ampliación debe tener en cuenta los espacios protegidos y es necesaria y posible. Señor ministro, en cuanto al tema del aeropuerto lo que no podemos permitir es que la búsqueda de un consenso paralice el progreso. La máxima responsabilidad es suya, forma parte de su titularidad y su responsabilidad.

Si tuviese más tiempo seguiría haciendo un relato de tramos de autovía inacabados: ahora se ha terminado la autovía, o parte de ella, entre Lérida y Barcelona; el tema de las cercanías o la mejora del servicio de alta velocidad, del Avant, etcétera. Espero tener tiempo para tratarlo en otro momento.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Republicano, la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, president. Ministre, gràcies per comparèixer i felicitats pel seu nomenament. Li desitgem sort, encerts i, sobretot, que respecti les competències de cada comunitat, i especialment, doncs, en el nostre cas, les competències que tenim a Catalunya. I en primer lloc, ens agradaria fer menció a l'acord que propícia que hi hagi aquesta primera compareixença i se celebri. Això és un dels grans acords que vam aconseguir amb la investidura, i és la culminació i l'ampliació del traspàs integral del servei de transports ferroviaris de rodalies a Catalunya. No cal entrar a repassar un per un els acords de les dues parts, però sí que li vull recordar la imprescindibilitat de complir aquest acord i el seu calendari de forma integral i, a més a més, sense endarreriments, a partir de la primera setmana de febrer, tal com es va comentar, començarà el traspàs. I aquest és un pacte vertebrador de l'actual legislatura, i per poder garantir la seva continuïtat és imprescindible que el Govern espanyol compleixi amb aquest calendari establert. Nosaltres no ens volem quedar només amb aquest traspàs; el model d'infraestructures a l'Estat espanyol, ja s'ha dit, respon únicament a una lògica nacionalista espanyola que planifica i prioritza les infraestructures per i des de Madrid en detriment de l'economia de la ciutadania del conjunt de l'Estat, però és que principalment això passa als ciutadans dels Països Catalans, i és per aquest motiu que des d'Esquerra i des del Govern de la Generalitat demanem també la cessió de la gestió dels aeroports i els ports d'interès general, i sobre l'ampliació de l'aeroport de Barcelona. No hi ha consens amb la ciutadania. Nosaltres volem una governança i una modernització del sistema aeroportuari català, però amb un respecte pel medi ambient, amb una protecció del Delta i amb el consens de la ciutadania, que és a qui va dirigit, i pel benefici comú de l'economia i de la societat. També demanem les competències en l'àmbit de ports i en matèria de costes.

Ens ha parlat també de la bonificació del transport públic, i aquestes són necessàries, i d'això ja en vam parlar en el debat de la convalidació del Reial decret 8 del 2023. Però ara vostès estan executant una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 27

política que condiona la política tarifària per la qual la Generalitat de Catalunya té la competència exclusiva, i és que el sistema de transport públic està molt tensionat pel que fa a la situació econòmica. Si parlem, per exemple, de la TM a Barcelona, fins a abans de la pandèmia el sistema se sostenia amb una part que l'usuari es feia càrrec, que era el cost del bitllet, el 50 % del servei i les aportacions públiques de l'altre 50 %. És a dir, gaudien d'un finançament entre administracions i persones usuàries. Degut a la pandèmia i al preu de l'energia, aquest equilibri es trenca i actualment les aportacions paguen més d'un 60 % del cost d'aquest servei, i a més ens trobem que l'aportació que fa l'Estat via pressupostos generals de l'Estat és molt inferior al que feia el 2010, o sigui, el 2010 l'Estat aportava 200 milions i ara, l'any 2023, no va arribar als 150, tot i tenint en compte aquests costos. I actualment, i sense comptar amb les bonificacions, per cada euro que posa l'Estat en el transport públic metropolità —només estic parlant del transport públic metropolità de Barcelona—, la Generalitat n'ha de posar tres. L'Estat, doncs, si vol ser seriós en polítiques de foment del transport públic, ha de finançar com cal aquest transport públic, i sobretot respectar el repartiment competencial per trobar l'equitat territorial i dotar de recursos a les administracions competents per fer que les polítiques de transports siguin efectives.

També celebrem que ens parli de descarbonització del transport per carretera, però aquí seguirem amb les necessitats de finançament, i volem aprofitar aquest espai per reivindicar, dins del marc de la transició energètica i de la descarbonització, un increment de la dotació de subvencions per a la renovació de les flotes de transport destinades a la transformació de vehicles pesants de viatgers i de mercaderies per carretera, que això ens vindria en el marc dels fons Next Generation. Però, sobretot, si el que volem és que aquesta descarbonització i aquesta renovació de flotes sigui efectiva, hi ha d'haver uns sistemes de càrrega de vehicles efectius i útils en els seus recorreguts. També deixi'm parlar de repte demogràfic. Des del nostre grup estem convençuts que desenvolupar respostes efectives al transport i a una mobilitat efectiva i sostenible donaria una oportunitat al repte demogràfic que, a més a més, pateixen gran part de les zones rurals. Però per a això cal impulsar transformacions profundes en el model de transports, però de tots els territoris, però, especialment, en els més castigats. Vostè ha dit que som un país magníficament comunicat. Doncs si vostè va a una zona rural, i més a moltes de les zones rurals de Catalunya, que no estem magníficament comunicats. I així, deixi'm que li pregunti si tenen previst impulsar aquesta transformació, i que a més a més aquesta transformació sigui liderada per aquestes comunitats rurals i, sobretot, doncs, si tenen pensat que no tingui interessos especulatiu. I aquí posem èmfasi en el principi de subsidiarietat, i pensem que les inversions que es proposin han d'estar definides a nivell territorial, ja que és des de la proximitat que coneixem quines són les millors solucions, i que al final són les més eficaces en relació amb l'objectiu buscat. I aquí deixi'm que li parli, perquè ens ha parlat de més liberalització del transport de passatgers, sobretot que no ens passi com en la liberalització del transport de passatgers en tren, que a les ciutats petites o a les zones rurals tenim un greuge comparatiu. Per exemple, la liberalització de la gran velocitat fa que els usuaris de Lleida tinguin el bitllet molt més car per arribar aquí a Madrid que els usuaris de Barcelona. Això no ens pot passar, a més a més, ara també en el transport de passatgers per carretera. Sobretot tingui en compte que el que fa és castigar les zones on el transport és més deficitari, i és que el transport no es pot mirar només econòmicament, s'ha de mirar amb criteris socials, i la liberalització mai mira criteris socials. Per això és molt important que es repensi el tema de la liberalització del transport de passatgers, i més per carretera.

El que sí que poden executar des de l'Estat són les següents propostes. Sobre el Fons de Cohesió i Transformació Territorial del Repte Demogràfic, demanem que l'actual repartiment es faci en dos conceptes, aproximadament d'un 50 % cadascun, passi de ser a un 20 % de les transferències corrents i a un 80 % de les transferències de capital. I això és degut que les necessitats de reglament són, bàsicament, d'inversió. I també demanem que es modifiqui la Llei general pressupostària, perquè es permetin uns terminis de gestió més enllà d'un exercici, perquè sabem que a vegades amb un exercici sol no es pot fer tota la despesa pressupostària. Solucionar també els problemes de carreteres de l'Estat per poder passar fibra òptica per les seves infraestructures, perquè això sí que ens ajudaria a millorar i a garantir l'equilibri i la cohesió territorial al conjunt de Catalunya. També solucionar problemes de soroll i d'esquerdes, com, per exemple, tenim a l'Horta de Lleida quan passen els trens de gran velocitat, que ara també hem demanat que es facin aquestes revisions. I és que és evident que el model territorial que defensa la nostra formació política aposta per l'adquisició integral de totes les competències en matèria de transport, i és que hi ha moltes mancances en la gestió estatal que donen força als nostres arguments, com, per exemple, el fracàs, també s'ha dit, de la construcció del corredor del Mediterrani, que continua sent la gran infraestructura pendent, una infraestructura que permet donar sortida al trànsit de mercaderies

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 28

de l'eix mediterrani cap a Europa, i així connectar el trànsit de mercaderies del Port de Barcelona, de Tarragona i València amb la Xarxa Ferroviària Europea, però recordem que s'ha de fer amb una connexió de via d'ample internacional i, sobretot, que el corredor del Mediterrani no passa per Madrid, això crec que ja ho haurien de tenir assumit si volem que sigui efectiva aquesta connexió dels ports amb Europa. També les connexions dels polígons industrials amb aquestes vies. I tanmateix, i tenint present la dificultat i la dilatació de cada transferència de competències que sol·licitem, exposem aquí una sèrie de peticions que poden ser molt beneficioses per a Catalunya i que no hi ha motius perquè el Govern s'hi negui, que és la declaració, per exemple, de l'Avant Tortosa-Barcelona com a obligació de servei públic; augmentar les freqüències de l'Avant de Lleida a Barcelona, que ara estan molt tensionades; brindar la capacitat del Port de Barcelona d'augmentar l'alçada de les seves grues i que ara Aena ens està dificultant; garantir el tractament de ports adequat al seu pas i grandària tot evitant l'homogeneïtzació actual que tenim ara; i també, en l'àmbit de ports, permetre l'agilització de terminis i de tasques burocràtiques que fan encallar projectes estratègics; i també, ara que tinc la llum vermella per a anar acabant, sobre la Llei de mobilitat sostenible: ens ha dit que recuperarà la Llei de mobilitat sostenible amb el text que tenia. Li recordo: es van presentar 940 esmenes, no era un text de consens.

Muchas gracias, señor presidente.

Ministro, gracias por su comparecencia y enhorabuena por su nombramiento. Le deseamos mucha suerte, aciertos y, sobre todo, que respete las competencias de cada comunidad y en especial, en nuestro caso, las competencias que tenemos en Cataluña.

En primer lugar, nos gustaría hacer mención al acuerdo que propicia que se celebre esta primera comparecencia. Este es uno de los grandes acuerdos que conseguimos en la investidura, y es la combinación y ampliación del traspaso integral del servicio de transporte ferroviario de rodalies de Cataluña. No hace falta que entremos a repasar en detalle cada uno de los acuerdos firmados por las dos partes, pero quisiera recordar que es imprescindible que se cumpla este acuerdo y su calendario de forma integral y, por supuesto, sin retrasos. A partir de la primera semana de febrero, como se comentó, empezará el traspaso, y este es un pacto vertebrador de la actual legislatura. Para poder garantizar su continuidad es imprescindible que el Gobierno español cumpla con ese calendario establecido.

Nosotros no queremos quedarnos solo con ese traspaso. El modelo de infraestructuras del Estado español responde únicamente a una lógica nacionalista española que planifica y prioriza las infraestructuras para ir desde Madrid en detrimento de la economía y de la ciudadanía del conjunto del Estado. Esto, de hecho, afecta principalmente a los ciudadanos de los países catalanes, y por esa razón desde Esquerra y el Gobierno de la Generalitat pedimos la cesión de la gestión de los aeropuertos y puertos de interés general. En cuanto a la ampliación del aeropuerto de Barcelona, no hay consenso allí. Queremos una gobernanza y una modernización del sistema aeroportuario catalán con el respeto del medio ambiente, la protección elevada y el consenso de la ciudadanía, porque a fin de cuentas va dirigido a esa ciudadanía y es para el bien y comodidad de la sociedad. También pedimos las competencias en cuanto a puertos y costas.

También ha hablado de la bonificación del transporte público, y esta bonificación es necesaria, ya lo comentamos en el debate de la convalidación del Real Decreto 8/2023, pero ahora ustedes están llevando a cabo una política que condiciona la política tarifaria en la cual Cataluña tiene la competencia exclusiva. El sistema de transporte público está sometido a mucha tensión debido a la situación económica. Por ejemplo, si hablamos de ATM en Barcelona, hasta antes de la pandemia una parte del coste del billete lo asumía el usuario, el 50 % del servicio, y la Administración pública asumía el otro 50 %, es decir, que contábamos con una cofinanciación entre la Administración y los usuarios. Debido a la pandemia y al aumento del precio de la energía, este equilibrio se ha truncado y actualmente las administraciones pagan más del 60 % del coste de este servicio, y además la aportación que hace el Estado mediante los presupuestos del Estado es muy inferior a la que hacía en 2010. Si en 2010 aportaba el Estado 200 millones de euros, en 2023 no llegó a 150 millones, aun habiendo esos costes. Actualmente, sin contar con las bonificaciones, por cada euro que pone el Estado en el transporte público metropolitano de Barcelona —aquí solo hablo del de Barcelona—, la Generalitat debe dotar tres euros. El Estado, si va en serio en cuanto a las políticas de fomento del transporte público, debe financiar como se debe ese transporte público y respetar el reparto de competencias para encontrar una equidad territorial y dotación de recursos a la Administración competente para que las políticas de transportes sean efectivas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 29

También celebramos que hable de la descarbonización del transporte por carretera, pero aquí continúan las necesidades de financiación, y quisiéramos aprovechar este espacio para reivindicar, dentro del marco de la transición energética y de la descarbonización, un incremento de la dotación de subvenciones para la renovación de las flotas del transporte destinadas a la transformación de vehículos pesados de viajeros y mercancías por carretera. Esto está dentro del marco de los fondos Next Generation. Sobre todo, si queremos esta descarbonización y que la renovación de flotas sea efectiva, es necesario que exista un sistema para la carga de vehículos que sea eficaz y útil en todo su recorrido.

Quisiera hablar también del reto demográfico. Desde nuestro grupo estamos convencidos de que desarrollar respuestas efectivas al transporte y a una movilidad efectiva y sostenible le daría una oportunidad al reto demográfico que sufren una gran parte de las zonas rurales, pero para ello debemos impulsar transformaciones profundas en el modelo de transporte, y de todos los territorios, pero especialmente los más castigados. Usted decía que somos un país muy comunicado. Bueno, pues si usted va a una zona rural —y hay muchas en Cataluña— verá que no estamos magníficamente comunicados. Permítame que le pregunte si tienen previsto impulsar esa transformación y, además, que sea liderada por las mismas comunidades rurales y que no tenga intereses especulativos. Aquí quisiera hacer hincapié en el principio de subsidiariedad. Pensemos que las inversiones que se propongan deben definirse a nivel territorial, ya que desde la proximidad es como sabemos cuáles son las mejores soluciones, que son las más eficaces en relación con el objetivo que deseamos alcanzar.

Aquí se ha hablado de una mayor liberalización del transporte de pasajeros, que no ocurra lo mismo que con la liberalización del transporte de tren. En las ciudades pequeñas o zonas rurales hay una grave deficiencia comparativa. Por ejemplo, la liberalización de la gran velocidad hace que los usuarios de Lérida tengan un billete mucho más caro para llegar a Madrid que los usuarios de Barcelona, y esto no puede ocurrir, sobre todo ahora con el transporte de pasajeros por carretera. Tenga en cuenta que lo que está haciendo allí es castigar a aquellas zonas en las que el transporte es más deficitario, porque el transporte no puede verse desde el punto de vista económico únicamente, sino también desde el punto de vista social, y esto no lo hace la liberalización. Por ello es importante que se replantee el tema de la liberalización del transporte de pasajeros, sobre todo por carretera.

Lo que sí pueden ejecutar desde el Estado son las siguientes propuestas. En cuanto al fondo de cohesión y transformación territorial del reto demográfico, pedimos que el actual reparto se haga en dos conceptos de aproximadamente un 50% cada uno, que pase de ser un 20 para las transferencias corrientes y un 80 para las transferencias de capital. Esto se debe a que las necesidades son básicamente de inversión. También pedimos que se modifique la Ley General Presupuestaria para que se permitan unos plazos de gestión más allá de un ejercicio, porque sabemos que a veces con un único ejercicio no puede ejecutarse todo ese gasto presupuestario. También hay que resolver los problemas de las carreteras del Estado para que pase la fibra óptica por las infraestructuras, porque esto realmente nos permitirá mejorar y lograr el equilibrio y cohesión territorial para todo el conjunto de Cataluña y solucionar temas de sonido, de grietas, temas que ocurre en distintas zonas y que se deben a los trenes de alta velocidad. Se ha pedido una revisión.

Está claro que el modelo territorial que defiende nuestra formación política apuesta por la adquisición integral de todas las competencias en materia de transporte, y es que hay muchas carencias en la gestión estatal que dan fuerza a nuestros argumentos, como, por ejemplo, el fracaso —ya se ha mencionado— de la construcción del corredor del Mediterráneo, que sigue siendo una gran infraestructura pendiente que podría permitir dar una salida al tráfico de mercancías del eje del Mediterráneo hacia Europa y así conectar el tráfico de mercancías de los puertos de Barcelona, Tarragona y Valencia con la red ferroviaria europea. Pero recordemos que esto debió hacerse con un ancho de vía internacional y que el corredor del Mediterráneo no pase por Madrid. Es algo que deberíamos asumir si queremos que esta conexión con los puertos de Europa sea eficaz, también las conexiones con los polígonos industriales con estas vías. Asimismo, y teniendo presente la dificultad y la dilación de cada transferencia de competencias que solicitamos, exponemos aquí una serie de peticiones que pueden ser muy beneficiosas para Cataluña y que no hay razones por las cuales el Gobierno debiese negarse. Por ejemplo, la declaración del Avant Tortosa-Barcelona como obligación de servicio público, aumentar las frecuencias del Avant entre Lleida y Barcelona, sometidas a mucha tensión ahora, brindar la capacidad del puerto de Barcelona para que aumente la altura de sus grúas, que actualmente AENA lo está dificultando, garantizar un trato adecuado de los puertos en función de su peso y tamaño evitando la homogeneización actual. Y también, en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 30

ámbito de Puertos, permitir la agilización de los plazos y de las tareas burocráticas que atascan los proyectos estratégicos.

Y puesto que me indican que tengo que ir terminando, en cuanto a la Ley de Movilidad Sostenible, se nos ha dicho que va a recuperar esa ley con el texto que tenía. Les recuerdo que se presentaron 940 enmiendas, no era un texto de consenso.

El señor **PRESIDENTE**: Diputada, debe ir terminando.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: En continuarem parlant en més intervencions, però, sobretot, la Llei de mobilitat sostenible és molt necessària i pensem que s'han de poder tractar totes les esmenes que teníem presentades. Gràcies.

Vamos a continuar hablando de esa cuestión en otras intervenciones, pero, sobre todo, la Ley de Movilidad Sostenible es muy necesaria y pensamos que debe poder tratarse, así como todas las enmiendas que se presentaron.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El Grupo SUMAR ha comunicado que dividirá el turno entre dos diputados. Empezará el diputado Alonso y después el diputado Pueyo. Le advertiré cuando falten treinta segundos.

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

Bienvenido, señor ministro. Primero, yo creo que nos hemos de felicitar por la bonificación universal de los billetes de transporte, aunque ustedes lo ven como una medida económica, y es cierto, ayuda, entre otros, a mis vecinos de Altafulla y Tarragona, que se están ahorrando 150 euros al mes en sus desplazamientos a Barcelona, además en un país en que desgraciadamente los salarios están 25 puntos por debajo de la media europea, que, junto a la vivienda, son los problemas de la España real.

Señor ministro, lo ha dicho usted, la red ferroviaria convencional en España está en una situación límite. Es cierto que nuestra percepción es bastante exigente, ya que en su conjunto los ferrocarriles en España son más puntuales que en el resto de Europa; eso sí, están dopados por la eficiencia de la alta velocidad. Sabemos desde hace poco que en Alemania, por ejemplo, casi la mitad de sus trenes llegan tarde. Por tanto, nos podemos felicitar a ese nivel, pero siempre con el problema que tenemos en el convencional. Aquí, en España, el Partido Popular dejó al tren convencional en las vías, solamente en el hierro de las vías. Es bueno saber de dónde venimos para hacernos una idea de por qué estos déficits se están convirtiendo en una tormenta perfecta en el tren convencional. No se repuso la plantilla cuando la gente se jubilaba, no hubo mantenimiento, no se compraba material rodante, y la España vaciada se quedaba sin ferrocarril. Veían pasar de largo los AVE, como un nuevo *Bienvenido, mister Marshall* del siglo XXI. Perdimos una generación de ferroviarios que no pudieron transmitir su conocimiento a los jóvenes que, ahora sí, se van incorporando. Señor ministro, a mí me viene a la cabeza que todo era para el AVE, y la imagen que se me aparece es la de *Los hermanos Marx en el Oeste*: Traed madera, aunque sea de los árboles de Madrid talados entre tuit y tuit de la señora Ayuso. Porque dejaban olvidados y dejaban en el esqueleto al resto del ferrocarril, olvidándose del otro Marx, de los trabajadores y las trabajadoras. Somos la segunda potencia en alta velocidad, la primera en autovías de Europa, pero nuestra gente sigue en muchos lugares de España desconectada entre sí. Es más fácil ir a Madrid que de un pueblo a una ciudad mediana. Es cierto que desde la llegada del señor Sánchez a la Presidencia del Gobierno y la entrada de la coalición de izquierdas se han acelerado estas inversiones, y estamos a la espera de esos quinientos trenes. ¿Los Avril para abril? Las obras de mejora, los robos de cable, los arrollamientos, hacen que subir a un tren convencional sea una tómbola en el tiempo que genera malestar a los pasajeros que padecen retrasos, cancelaciones y convoyes saturados; malestar que tienen los trabajadores de Renfe y ADIF, a los que no se les reconoce lo que firmaron con sus empresas en el año 2023. Confío en su buen hacer ante conflictos y que el problema se resuelva.

Com a català no puc deixar de recordar que quan era al Govern vam signar la primera part del paquet de Rodalies que ara es completa, un traspàs que als governs de la Generalitat, fins ara, semblava que no els importava gaire. Si els trens fallaven, fins i tot podia ser una bona forma d'empipar la meitat de la població que se situava a l'andana d'allò que deien que estava a tocar. Ara la situació ha canviat, per sort, les coses del menjar són importants, enhorabona.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 31

Como catalán, no puedo dejar de recordar que cuando estaba en el Gobierno firmamos la primera parte del paquete de cercanías que hoy se completa, un traspaso que al Gobierno de la Generalitat hasta ahora parecía que no le importaba mucho. Si los trenes fallaban, podía ser incluso una buena manera de enfadar a la mitad de la población que estaba en el andén de aquello que estaba a tocar. Ahora las cosas han cambiado, por suerte, las cosas de comer son importantes. Enhorabuena.

Sus señorías conocen que nuestro modelo no era el de la alta velocidad, sino que era el de la velocidad alta. El AVE lo concebíamos para sustituir a los vuelos cortos, asignatura pendiente del acuerdo de Gobierno. Se apostó por que cada alcaldía tuviera una estación de AVE soterrada y, sobre todo, que se pudieran planificar infraestructuras para ayudar a las empresas amigas constructoras, que en la época del PP no era la prioridad, la prioridad no era la movilidad, sino que era la construcción de kilómetros de AVE, de radiales, de autopistas, de aeropuertos vacíos. Este país quiere un transporte accesible y de calidad, pero nuestro medio ambiente necesita un transporte además verde. Poner en riesgo parques naturales o apostar por infraestructuras del siglo XX, como la ampliación del aeropuerto de El Prat, no ayuda a nuestro medio ambiente. No se puede tener discursos verdes en las grandes cumbres ecologistas y, sin embargo, tomar decisiones grises en política nacional, hay que elegir. Nosotros ya lo hemos hecho, hemos apostado por el transporte de calidad, accesible, eficaz y siempre siempre verde. Tenemos muchas preguntas que hacerle, pero nos quedan cuatro años. No me cansaré de preguntarle si pondrá un puente de plata al eje oeste entre Andalucía, Extremadura y Asturias, y que sea antes del 2040. ¿Tiene previsto mejorar la coordinación de Renfe y ADIF, uno de los grandes problemas? ¿El corredor mediterráneo, que ya está por fin en marcha, superará la barrera que significa el paso de los convoyes de mercancías y pasajeros entre Tarragona y Sant Vicenç de Calders? ¿Sabe que está colapsado? ¿Sacará las mercancías de la línea actual de la costa? Para que el port de Tarragona no sea un almacén de grano y carbón, ¿tiene previsto mejorar y duplicar la salida ferroviaria del port de Tarragona hacia Lleida, Zaragoza y el puerto seco de Guadalajara? ¿Qué le impide que los Euromed paren en L'Aldea? ¿Dejará de hacer caso a las alcaldías que, con una visión del pelotazo urbanístico propia del siglo XX, quieren seguir quitando vías? Ahora tenemos el dislate de la proyectada nueva estación de Figueras, alejada del centro urbano. Andalucía, Galicia y otras zonas de España merecen un monográfico ferroviario sobre la estrategia por la recuperación y el impulso del ferrocarril.

Respecto al sector aéreo, somos conscientes de que la negociación con el *handling* de Iberia está siendo muy compleja, pero todos hemos de poner de nuestra parte para que se resuelva. Hemos remado mucho para llegar a este acuerdo, que espero se dé. Y quiero felicitarle porque nos consta su implicación. Los números de AENA son espectaculares, es cierto, batimos todos los récords de las llegadas de vuelos, pero la plantilla sigue sin despegar desde los recortes de 2012. Por cierto, en el aeropuerto de Mahón —espero que algún día vaya a visitarlo— la torre de control se está cayendo a pedazos. Eso sí, por favor, haga una visita con casco.

En transporte por carretera, coincidimos en casi todo lo que usted está diciendo.

El señor **PRESIDENTE**: Le queda medio minuto.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Voy acabando.

Lo que sí que querría destacar es Correos, que normalmente se olvidan y es muy importante. Merece un monográfico. Sabemos que no es en esta Comisión, pero lo que sí que está claro es que siempre ha de mantenerse la subvención a la obligación de servicio público.

Para finalizar, en referencia al acuerdo, trabajar para el acuerdo estable, sí, por supuesto, siempre que sea verde y rojo, descarbonizado, y que la movilidad sea un derecho para todos los ciudadanos, vivan donde vivan y sea cual sea su renta.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene por tres minutos la palabra el diputado Pueyo.

El señor **PUEYO SANZ**: Moltes gràcies, president.

Señor ministro, lo primero de todo, enhorabuena por el nombramiento. Quería completar la intervención de mi compañero, porque para el Grupo Plurinacional SUMAR esta debe ser la legislatura de la movilidad sostenible, especialmente la legislatura del ferrocarril. El derecho a la movilidad nos abre la puerta a todos los demás derechos, y especialmente —como usted y yo— viniendo del mundo rural, y esa movilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 32

debe ser más sostenible. Por eso hay que optar por la descarbonización y por eso hace falta desarrollar más y mejor otras formas de transportes sostenibles y en especial el ferrocarril. Y hablando de ferrocarril y hablando en general, me permitirá que ponga como ejemplo el 10% del territorio que usted no ha nombrado en todo lo que ha sido la comparecencia de una hora, pero no se preocupe, igual que el resto de los portavoces. Me refiero a Aragón, un 10% del territorio que cuenta con unos servicios de regionales en los que, a pesar de ser obligación de servicio público, hay tramos que el ministerio se niega a pagar desde hace años, y ha trasladado esa responsabilidad indebida a la comunidad autónoma, lo que ha dejado sin servicio en el tramo final en líneas como la de Zaragoza-Binéfar-Lleida, que se acaba en Binéfar, o dejando sin servicio determinados horarios, con el consiguiente perjuicio para los usuarios en estas comarcas aragonesas. Por ello, nos congratulamos de que vaya a haber mejoras en las obligaciones de servicio público y, en concreto, esperemos que en esta también. Le podría hablar también del deterioro de varias de las estaciones, como la de Binéfar o la de Miraflores en Zaragoza, con goteras, a las que no pueden acceder gente con movilidad reducida. Por ejemplo, también ha comentado que quiere aumentar la implantación del cercanías en Asturias y realizar estudios en Galicia, y que se invierte más en cercanías que en alta velocidad. La sociedad aragonesa solicita mejores horarios, sustituir convoyes obsoletos, mejorar el servicio y, sobre todo, ampliar la línea de cercanías de Zaragoza, que apenas recorre el término municipal y que, sin duda, atraería a más usuarios si se prolongase hacia el sur, hacia el oeste y, en especial, hacia el norte; y esto conectaría con la ciudad de Huesca, conectando muchos municipios y siendo una alternativa sostenible, ágil y moderna. Ahora mismo, son 33000 vehículos los que circulan por esta línea, una línea muy similar a la que usted propone, y creo que estaría de acuerdo con el cercanías de Valladolid-Palencia. Ha llegado la hora del ferrocarril, sepa que esta apuesta que usted tiene puede contar con todo nuestro apoyo.

En carreteras, llevamos un retraso histórico, desde hace más de dos décadas, con autovías comprometidas que estaban, por ejemplo, en el PITVI 2012-2024, como Pamplona-Jaca-Huesca, el abrupto corte de Siétamo de la A-22, A-23, el inacabado eje pirenaico entre Boltaña y Fiscal, el desdoblamiento interminable entre la A-68, El Burgo de Ebro hasta Alcañiz; variantes pendientes en Teruel, Alcorisa, Utrillas, Calanda, Montalbán, etcétera.

Señor ministro, voy a hacerle una pregunta muy rápida. Comentaba usted, literalmente, que algunas expectativas no se podrán cumplir. Aragón lleva muchos años siendo siempre quien ha visto cómo estas expectativas no se cumplían, siempre siendo el último, pero, señor ministro, hasta aquí hemos llegado. Para nosotros cumplir con la inversión comprometida durante tantos años con Aragón es fundamental para los presupuestos generales del Estado. Finalizo con esta pregunta: ¿qué compromisos puede alcanzar su ministerio ante las demoras ferroviarias y de carreteras de Aragón que le solicitamos y concitan el consenso de toda la sociedad aragonesa? Usted no es culpable del pasado, señor ministro, y por eso vamos a trabajar en esta dirección y estamos seguros de que contaremos con la voluntad de su ministerio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora el Grupo Parlamentario VOX. Nos han indicado que van a ser dos los portavoces que intervengan. En primer lugar, tiene la palabra la señora Carina Mejías, por seis minutos. Le iré avisando cuando termine su tiempo.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Gracias, señor Besteiro.

La verdad es que me estreno en esta Comisión y lo hago con tristeza, porque usted nos ha relegado al último lugar, cuando en realidad nos correspondía el segundo, pero eso no va a negar que nosotros sigamos representando a los tres millones de españoles que nos votaron en las pasadas elecciones.

Señor ministro, bienvenido. Desde que usted fue nombrado el 21 de noviembre de 2023, ha tenido tiempo de hacer un montón de cosas, un montón de cosas. Ha tenido tiempo de inaugurar la variante de Pajares, pero también de ser el tuitero más polémico y el más bloqueador. Y, además, también ha tenido tiempo de ir a un desayuno informativo a explicar sus prioridades antes de venir a esta Comisión, que es donde le corresponde. Creo que fue en ese desayuno informativo en donde se le hizo la gran pregunta que sobrevuela en la política española estos días. El delito de terrorismo no es amnistiable, dijo usted, es una línea roja. Pues bien, ayer su partido, el PSOE, cedió y pactó con Junts una enmienda a la amnistía sobre los delitos de terrorismo. Aquí debe ser que hay dos tipos de terrorismo, esos que de alguna manera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 33

violan los derechos humanos y otros que te garantizan permanecer en Moncloa. Entonces, a mí me gustaría que usted nos dijera si su palabra, lo que hoy nos ha explicado aquí, tiene valor o no lo tiene.

Pero vayamos al lío, que yo creo que es lo importante. Usted ha dicho que quiere un pacto por las infraestructuras de mínimo consenso para evitar que no se cumplan expectativas exageradas. Ustedes, que son los primeros en violentar el principio de igualdad y establecer prioridades y privilegios para unas comunidades respecto de las otras. Le iba a preguntar si usted tiene alguna intención de impulsar un acuerdo o un plan nacional de transporte e infraestructuras que supere esa compartimentación regional y que aporte una perspectiva global a toda España, pero ya me lo ha contestado, a pesar de que en las intervenciones de sus socios han dicho exactamente todo lo contrario. Lo que verdaderamente necesita España es un plan que analice las necesidades de inversión, por ejemplo, en la red de cercanías, que yo creo que han hablado de ella todos los diputados de esta Comisión. Ustedes no son nuevos en esto, llevan seis años gobernando y han pasado por el ministerio tres ministros, y la red de cercanías en cualquier rincón de España es una infraestructura vulnerable por falta de inversión, que ha generado envejecimiento, carencias en la señalización y una red que se paraliza y se estropea en más de lo que debería ante cualquier pequeño problema. Y, claro, en estos últimos meses, por ejemplo, el caos en la gestión de Renfe ha generado problemas durante el mes de diciembre, llamado diciembre negro, en los descarrilamientos, averías y situaciones de caos en las líneas de cercanías. En la provincia de Málaga se han producido varias incidencias tanto en los servicios de cercanías de la costa como en los de media distancia con Sevilla. El pasado 11 de enero se produjeron cortes en el suministro eléctrico en la estación de Coruña, lo que acarreó retrasos y cancelaciones sin plantear ningún tipo de alternativas. Eso por no hablar de las constantes incidencias como usuaria del AVE, que han sido constantes en los últimos meses. Usted en su intervención ha anunciado una inversión en una infraestructura fundamental como es la red de cercanías, y además ha anunciado que también va a impulsar otras redes de cercanías en Galicia y en Asturias. Nos ha dicho que va a invertir, pero no nos ha dicho cuánto. Yo lo que quiero saber es cuánto va a invertir y, sobre todo, si esta inversión va a ser importante, nos gustaría saber exactamente qué es lo que va a pasar con la cesión de cercanías al Gobierno catalán. Ustedes han acordado el traspaso de las cercanías al Gobierno catalán, un Gobierno que les recuerdo que es incapaz de gestionar nada. Yo soy catalana y no se lo digo a humo de pajas. Es incapaz de gestionar nada más que sus privilegios. En estos momentos, tienen una crisis sanitaria enorme, una crisis educativa y una crisis de sequía, y son incapaces de dar una solución a nada. Me temo que, si ustedes les traspasan las cercanías, lo que vamos a tener los ciudadanos catalanes va a ser más y más problemas. Ustedes pretenden traspasarles esta titularidad, cuando lo habían negado siempre. **(El señor Ramos Esteban: No.—Una señora diputada: Sí).** La señora Raquel Sánchez, exalcaldesa de Gavá, lo ha negado siempre y lo ha dicho clarísimamente, no tenía ningún encaje legal posible este traspaso, y achacándolo al uso que para el tráfico y tránsito entre diferentes comunidades era imprescindible. ¿Ahora sí? ¿Siete votos de investidura después tiene encaje político? ¿Qué van a hacer, romper y trocear las dos empresas públicas de Renfe y ADIF en diecisiete servicios regionales? Porque, entonces, si no, ya no estaríamos en el mínimo consenso que usted nos ha planteado desde el principio en esta intervención.

Y luego hay una cosa que también me gustaría que nos aclarara, porque los servicios de cercanías tienen problemas en todas partes, y usted nos ha hablado de liberalización del servicio y de colaboración con las comunidades autónomas. Me gustaría que nos dijera cómo lo va a hacer. De momento, lo que sí que sabemos es que ustedes se han gastado un dineral, 270 000 euros, en cambiar el logo. Son 270 000 euros en una red que tiene una oleada de incidencias diarias, de la que depende la vida cotidiana de muchísimas personas. Entonces, a mí sí que me gustaría que nos explicara exactamente por qué el cambio de logo y por qué este dispendio. Y también, cuando usted ha hablado de las medidas de apoyo al transporte público, el todo gratis del transporte, nos gustaría saber exactamente a cuánto ascendieron las pérdidas cuando el resultado y la aplicación de este sistema resultó un gran fracaso de la medida por el abuso en los abonos y por las pérdidas ocasionadas.

Vamos a los planes aeroportuarios.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Usted ha hablado de los aeropuertos de Madrid y Barcelona. En el aeropuerto de Madrid se elaboró un plan estratégico aeroportuario que se ha quedado metido en un cajón. ¿Nos va a decir si lo va a sacar? Pero lo de Barcelona ya, después de oír al señor Gavin y al señor Alonso, es que me entra la risa, porque no se ponen de acuerdo ni entre ellos. El señor Gavin quiere la ampliación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 34

del aeropuerto, pero como es socio del señor Alonso aquí en el ámbito nacional, el señor Alonso no lo quiere. ¿Qué va a hacer usted? Porque el señor Gavin le ha dicho una cosa muy curiosa, le ha dicho: Oiga, esta es una infraestructura del Estado, usted tiene que decidir lo que va a hacer. Es decir, imponga la ampliación. Pero el señor Alonso, que es su socio, le ha dicho: No, no, nosotros no vamos a negociar presupuestos si usted amplía el aeropuerto de Barcelona. ¿En qué quedamos, es una infraestructura principal del Estado o no lo es? ¿Usted va a decidir si se invierten los 1700 millones o no? ¿Va a convertir el aeropuerto de Barcelona, como usted ha dicho, entre sus prioridades, en un gran *hub* internacional o no?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Porque estamos perplejos. La patronal catalana lo exige, los socios dicen que no. Díganos exactamente qué es lo que va a hacer usted.

Por último, me quería referir también al tema del transporte por carretera, y acabo. Ustedes, una vez más, mintieron. Dijeron que no iban a aplicar peajes en las carreteras y que no habían pactado eso a cambio de fondos europeos, pero una vez más se les destapó la mentira y, cuando se les destapó, porque habían asumido ese compromiso con Bruselas, cambiaron peajes por fondos europeos por un nuevo impuesto al CO₂ al transporte por carretera, y de quien contamina paga dice usted que pasaron a quien contamina no puede circular. Lo que sí se puede es volar, circular no. El que trabaja con una camioneta paga, pero el que vuela en Falcon y hace seis viajes de corto recorrido, precisamente esos que quieren suprimir en los últimos seis meses, ese sí puede. ¡Hombre, un poquito de justicia!

El señor **PRESIDENTE**: Señor Flores, le han dejado tres minutos.

El señor **FLORES JUBERÍAS**: Muchas gracias.

Señor ministro, usted distingue cuatro tipos de comunidades autónomas. Primero, las gobernadas por ustedes; segundo, las gobernadas por los amigos; tercero, comunidades autónomas gobernadas por los adversarios; cuarto, comunidades autónomas gobernadas por los enemigos. Yo vengo de una de estas últimas, de la Comunidad Valenciana. Así que no me extraña que no haya hecho usted ni una sola referencia —una de pasada, muy superficial— a la problemática en materia de infraestructuras de la Comunidad Valenciana. Tampoco se lo puedo reprochar, porque ni el Partido Popular ni SUMAR —no sé si el Partido Socialista lo hará— se lo han reprochado a ustedes. Solamente va a hacerlo este grupo parlamentario.

Haré tres observaciones. Una tiene que ver con el pasado, otra con el presente y otra con el futuro. Con el pasado, fallan, fallan y fallan. Hasta que algún día pase de madrugada y tengamos que lamentar algún problema gordo, eso es lo que dicen los vecinos de Alfafar y Sedaví, que tienen el infortunio de vivir en el punto negro del sistema ferroviario español, en el paso a nivel más peligroso de España, en un lugar donde han muerto setenta y siete personas, cuatro de ellas en los últimos diecisiete meses, la última hace apenas una semana, y que se preguntan dónde van los millones que vuelan por todos sitios. Usted ha dicho que soterramiento solo habrá en los casos necesarios y que algunas expectativas no se podrán cumplir. ¿Es esa su respuesta a los vecinos de Alfafar y de Sedaví?, ¿o su respuesta es esta otra: habrá un reparto de obligaciones financieras entre las instituciones afectadas? ¿Va a soterrar esas vías? ¿Va a pasar de soterrar esas vías? ¿O vamos a pagar nosotros el soterramiento de esas vías?

Ampliación del puerto de Valencia. Le agradezco su apuesta por esta obra de infraestructura, importante no solamente para la ciudad sino para la comunidad, pero esa ampliación tiene consecuencias, tiene impactos. Hace apenas unos días un estudio de la Universidad de Valencia acaba de hacer público que las playas del Parque Natural de la Albufera han perdido en treinta años el 70 % de sus explanadas de arena y que después del año 2012 perdieron el 50 %. Ya que los Reyes Magos que llevó usted a Vigo dejaron allí los regalos, y que a nosotros carbón no nos va a tocar porque su planteamiento es ecosostenible, por lo menos, señor Puente, ¿nos podría obsequiar con algo de arena en la Comunidad Valenciana?

Finalmente, el pasado verano fue el mejor de la historia para el sector turístico valenciano. La llegada de turistas extranjeros se incrementó en un 9 %, la ocupación estuvo en el 80 % en julio y en el 90 % en agosto. Eso supone que el aeropuerto de Valencia-Manises —que está preparado para soportar una presión de hasta diez millones y medio y que en estos momentos está soportando presiones por encima de los ocho millones— esté a punto, a punto, de superar su capacidad. Usted no ha mencionado a ninguno de los aeropuertos de la Comunidad Valenciana, ni a Manises ni a Alicante en su, por otra parte,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 35

larga lista de aeropuertos que están pendientes de obras, pendientes de ampliación o pendientes de remodelación. Ya sé que cuando no solucionamos los problemas de ayer ni los de hoy hablar de los problemas de mañana puede ser un poco utópico, pero como decía ayer mismo la consellera de Turismo de la Generalitat Valenciana, si hablamos de instalaciones aeroportuarias lo que hace falta es una planificación adelantada. Modificar un aeropuerto, ampliar un aeropuerto, construir una nueva pista no es una cuestión que se pueda solventar en un año, me atrevería a decir que ni siquiera en dos o tres, sino que hace falta una planificación, con lo cual hay que activar de manera urgente los planes directores de los aeropuertos. Creemos que AENA ha estado muy parada en estos últimos años.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

El señor **FLORES JUBERÍAS**: Soterre las vías de Alfafar, tráiganos arena y siéntese a pensar en la Comunidad Valenciana, Alicante necesita una nueva pista y Valencia algo más que una nueva pista.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, diputado Flores.

En el turno para el Grupo Parlamentario Socialista también dividirán su intervención entre los diputados Ramos Esteban y López Cano.

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

Bueno, tenía la duda de qué intervención hacer. Quería ver la intervención del Partido Popular y la actitud, y está claro que ha venido a romper. Además, voy a reconocer que puedo entenderlo porque tiene que hacer méritos; es nuevo y quiere que los suyos lo aplaudan con las orejas. Yo, como ya llevo mucho tiempo en esta Cámara y he hecho muchas intervenciones, no tengo esa necesidad. Podría hablar de González Pons, que todos nos riéramos aquí y que además sintiéramos vergüenza por las palabras que ha dicho, pero creo que esta Comisión no va de eso. Además, voy a empezar como he empezado todas las intervenciones desde que soy portavoz de Fomento, y han pasado cuatro ministros por aquí. Reivindico un tren digno para Extremadura, porque creo que es justo y además demuestra que defendemos la igualdad de oportunidades. Voy a reconocer que lo más sencillo para llamar la atención aquí, viendo además las preguntas que le han hecho al ministro en la puerta los medios de comunicación, sería hablar de amnistía, hablar de los muros del PP, hablar de esas cosas que no les importan a los ciudadanos. **(Rumores)**. Voy a reconocer que la situación que vivimos en este Parlamento me frustra porque, bueno, son temas importantes, pero creo que a la mayoría de los ciudadanos españoles no les afecta. **(Rumores)** A los extremeños nos importa la amnistía, sí, pero nos importa más nuestro tren, las autovías y las infraestructuras pendientes, por lo que creo que voy a buscar alguna alternativa para poder llamar la atención a partir de ahora. Cuando hable de tren diré el tren de la amnistía, corriendo entrarán los medios de comunicación y me preguntarán qué quiero decir con eso, y diré que es el tren de Extremadura, que tiene una situación que todavía hay que mejorar. Voy a reconocer que cada vez que escucho al Partido Popular hablar del tren de Extremadura me salen sarpullidos. He estado a punto de levantarme de la mesa y salir a correr. Yo sentiría vergüenza ajena al escuchar lo que dice el Partido Popular del tren de Extremadura, porque gobernaron mucho tiempo en este país y pararon las obras del AVE cuando estaban gobernando. Incluso tenemos en esta Cámara una ministra que lo hizo, y no tienen después vergüenza al salir aquí y decir que la responsabilidad de los extremeños, o del tren de Extremadura, es del Partido Socialista. Sí, nosotros hemos gobernado y tenemos responsabilidad, pero que la declaración de impacto ambiental de Castilla-La Mancha caducara es responsabilidad de Íñigo de la Serna. Además, nos despachamos cada día con la presidenta de Extremadura escuchando decir que se paren las obras del AVE en Naval Moral de la Mata. Le voy a hacer una petición al ministro: ni se le ocurra parar esas obras, porque los extremeños no nos podemos permitir más retrasos de los que llevamos. Además, le pido también que se impulsen las obras que están pendientes de desbloquear en Castilla-La Mancha.

Creo que es posible que en esta Comisión nunca nos pongamos de acuerdo porque cada partido, igual que he hecho yo, hablará de su territorio. Los partidos catalanes hablarán de Cataluña, los partidos vascos hablarán del País Vasco y cada uno intentaremos tirar para nuestro territorio. Creo que ese es el gran problema que tenemos en esta Comisión. Igual que hemos discutido al principio de ella quién intervenía primero y quién intervenía al final, que a mí sinceramente me da lo mismo, lo que voy a pedir o voy a recomendar es que hagamos una cosa: en la próxima Comisión o en las próximas cinco comisiones los partidos catalanes tienen prohibido hablar de Cataluña, que hablen de otros territorios, y así

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 36

entenderíamos además la situación que viven otros territorios. Los extremeños tenemos prohibido hablar de Extremadura y podemos hablar de Cataluña, del País Vasco y de otra serie de territorios, igual que el País Vasco, etcétera, etcétera. Creo que en esta Comisión nos falta empatía. Creo que en esta Comisión somos conscientes cada uno de cuáles son los defectos que tiene nuestra comunidad autónoma, pero somos incapaces de entender cuáles son las prioridades de otros territorios. El día que hagamos eso habremos dado un paso para llegar a acuerdos de cuáles son las prioridades y qué criterios poner para definir qué infraestructuras se tienen que desarrollar. También le pasa al BNG. El BNG habla del tren LisboaGalicia, que es importante y yo lo defiendo, y con eso dice, bueno, no hablemos del tren Madrid-Lisboa que pasa por Extremadura. Yo quiero hablar de los dos. Yo quiero hablar de los dos y quiero hablar de que, además, los socialistas lo que defendemos es la igualdad de oportunidades.

Nos gustaría que en esta legislatura consiguiéramos llegar a un pacto, a un pacto en las infraestructuras, a un pacto en los criterios. Voy a decir cuáles son los criterios imprescindibles para nosotros para definir cuáles son las prioridades: garantizar la movilidad habitual, pero también garantizar la movilidad de todos los ciudadanos, vivan donde vivan, y garantizar la igualdad de oportunidades. Creo que tenemos un reto por delante. Podemos convertir esta Comisión en lo que se ha convertido la política española, que es hablar de aquellos temas que les importan a los medios de comunicación porque llaman la atención, pero que no son las preocupaciones de la mayoría de los ciudadanos. Creo que tenemos que cambiar la fórmula. Seguramente, y voy terminando, el Partido Popular y su portavoz se ofendan hoy por las cosas que hemos dicho de ellos, después de los faltones que han estado en esta Comisión, como lo están muchas veces. A veces tienen la piel tan fina que a ellos no se les puede decir nada, pero ellos pueden decir de los demás todo lo que quieran. Si conseguimos cambiar la dinámica de esta Comisión, si conseguimos cambiar la dinámica de la política, los ciudadanos se sentirán orgullosos.

Paso la palabra a mi compañero, Nacho López.

El señor **LÓPEZ CANO**: Muchas gracias, ministro, por dar las explicaciones. Yo creo que es de cortesía darlas. Hay quien no tiene esa cortesía e incluso va directamente a un ataque personal. Yo no lo voy a hacer, evidentemente. Creo que es de agradecer que usted venga aquí, dé explicaciones y diga qué es lo que quiere hacer. Es de agradecer, sobre todo, escucharle hablar de movilidad sostenible con la ambición y la convicción con la que lo hace. Cuente usted con nuestro grupo para llevar a cabo todo ese programa político, porque a este país le hace falta un reto extraordinario como sociedad, el de la movilidad sostenible, y se agradece un ministro dispuesto a afrontarlo. La movilidad sostenible es una forma de combatir el cambio climático, un cambio climático cuyas consecuencias vemos ya con la escasez de agua. Lo vemos y lo sufrimos todos ya. Solo ese panorama climático debiera ser causa suficiente para trabajar juntos. Como ha anunciado el señor ministro hoy, la Ley de Movilidad Sostenible vendrá a esta Cámara; mano tendida para llegar a un gran acuerdo para sacarla, porque a este país le hace mucha falta. La derecha tendrá que decidir si quiere estar aliada con la ultraderecha y sus conspiraciones paranoides o con la ciencia, con la ONU, con la Unión Europea y con el Gobierno de España para afrontar este reto.

Quizá alguien podría preguntarse qué tiene que ver la escasez de agua con la sostenibilidad, con el transporte. Miren, se lo voy a explicar, es muy sencillo. Sabemos ya que entre un 25% y un 30% de los gases contaminantes que van a la atmósfera vienen del transporte, un 25% o un 30%; y de esos, el 90% del transporte por carretera, es decir, coches, camiones, motos. O afrontamos esto o vamos a ir a peor. Por lo tanto, una deducción lógica es que cambiar ese escenario de movilidad no es una opción, es una necesidad. Nosotros, en el PSOE, no queremos dejarles un planeta peor a nuestros hijos; queremos que disfruten, como mínimo, de lo mismo que disfrutamos nosotros hoy; y tendrán que decidir ustedes con quién quieren estar: con un mejor planeta o con un planeta peor, porque ese es el desafío.

La complejidad que existe es cambiar el modelo, que no es fácil. ¿Por qué? Porque, evidentemente, llevamos un siglo de un transporte que se mueve con gasolina, diésel. Evidentemente, esa forma de economía de transporte es la que nos ha hecho llegar hasta donde estamos, a este desarrollo. Sin embargo, sabemos ya que eso mismo está matando al planeta Tierra. Por lo tanto, insisto, cambiar eso no es una opción, es una necesidad. Tenemos que cambiar para que haya transporte público que sea una alternativa razonable y una opción para que los ciudadanos puedan elegirlo para satisfacer sus necesidades de desplazamientos diarios. Necesitamos ciudades diseñadas para que la gente pueda caminar para ir a trabajar o ir en bicicleta. Eso necesitamos, el respaldo de los ayuntamientos. El Gobierno de España va a estar con quien lo quiera hacer, porque, insisto, no es una opción, no es un capricho, es una necesidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 37

En ese sentido, efectivamente, los ferrocarriles son una estrategia fundamental. Nadie ha hecho tanto por los ferrocarriles de nuestro país como este partido, sobre todo en los seis últimos años, se ha hecho una inversión millonaria. ¿Que hace falta hacer mucho más? Hace falta, somos conscientes de ello. Yo vengo también de Málaga y sé que hace falta mejorarlo, ministro, hace falta; yo sé que usted también lo sabe, y sé que se van a hacer cosas. Pero, insisto, tenemos que cambiar. Y, luego, sobre el coche, que nadie dude de que el coche eléctrico o el coche híbrido, es decir, la electrificación de los vehículos ha venido para quedarse. Insisto, no es un capricho, es una necesidad; nos va el futuro en ello.

Por lo tanto, queda mucho por hacer, sí, pero, insisto, tenemos que hacerlo, porque es nuestra forma de vida lo que está en juego, nuestra forma de vida y la de nuestros hijos, eso es lo que está en juego. Caminemos juntos hacia la sostenibilidad, donde cada paso cuente, donde el medio ambiente sea el pasajero más importante de nuestro viaje. Los socialistas vamos a empujar con el ministro Óscar Puente para hacerlo posible y esperamos contar con el resto de los grupos para alcanzarlo. Los ciudadanos, los de ahora y los del mañana, nos lo agradecerán.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor ministro para su segunda intervención.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Muchas gracias a todas y todos ustedes por las intervenciones, por el tono, por el fondo y por la forma. Desde luego, no he percibido ataques personales, lo tengo que decir. Creo que el tono de las intervenciones ha sido estrictamente político. Es verdad que se han tocado algunos temas que tienen poco que ver con el objeto de la Comisión, pero el grueso de las intervenciones tiene que ver con el transporte en nuestro país, y a ello nos vamos a remitir y en ello nos vamos a centrar.

Es verdad que de sus intervenciones extraigo una primera conclusión, y es que ratifican el diagnóstico que hacía al principio de mi intervención en el sentido de que este es un país con unas muy buenas infraestructuras, pero con un profundo sentimiento de agravio; un agravio que, por cierto, siempre es propio. Cuando se interviene en nombre de un territorio, se habla en nombre de una comunidad o de un pueblo, uno es el agraviado; cuando se habla de los otros, se habla de privilegios. Nadie se reconoce como privilegiado y todos se reconocen como agraviados. Y esto es un problema, porque alguno tiene que estar equivocado. **(Risas)**. He tomado nota y como mínimo tres territorios he escuchado que son los últimos. Dos de los tres no tienen razón, es evidente. Por otro lado, observo, sobre todo, que unos acusan a otros de privilegios y que los que en teoría están beneficiados por esos privilegios automáticamente responden diciendo que no, que no, que son agraviados.

Vamos a intentar, a través de esta segunda intervención, deshacer algunos entuertos y dar respuesta concreta a algunas de las cuestiones que se plantean en relación con los territorios. También les digo, va a ser imposible que responda a todo lo que han planteado, entre otras cosas, porque no tengo capacidad suficiente. No solo me falta conocimiento detallado, en este momento, de todo lo que ustedes han puesto sobre la mesa, sino que, aunque lo tuviera, seguramente me faltaría capacidad para abordar todas y cada una de las cuestiones. Por tanto, me comprometo a que sobre aquello concreto que no quede contestado de lo que ustedes han planteado, les remitiremos una respuesta escrita —mi equipo trabajará en ello— para que tengan ustedes cumplida respuesta a todo lo que han planteado en esta comparecencia.

Voy a empezar hablando de territorios, en función de las intervenciones, por Galicia, por la intervención del BNG. Yo creo que es importante que se tenga constancia y conocimiento de las actuaciones que se han realizado en los territorios para, después de eso, sacar una conclusión de dónde está el agravio, si lo hay, y dónde está el reto por afrontar.

Desde junio del año 2018, se han licitado en Galicia más de 2750 millones de euros en este ministerio. Por hacer una comparativa, ya que veo que el Grupo Popular ha venido fuerte, un 34 % más que el Partido Popular en el mismo periodo temporal, en los cinco años anteriores. **(La señora Pastor Julián: No es verdad)**. El incremento, por ejemplo, en aeropuertos es del 257 %; en ferrocarriles, un 195 % más. Seguramente, se dirá que esto también es insuficiente, pero yo creo que, como en la vida todo es relativo, es bueno compararse para saber dónde estamos. Por tanto, la dinamización de la inversión en el transporte y la movilidad gallega en estos últimos cinco años es evidente.

Carreteras. Hemos puesto en servicio 28 kilómetros de la autovía A-54, Lugo-Santiago, y en la A-56, Lugo-Orense; el enlace de Puzo, que da acceso a Plisan, en la A-52, en Pontevedra; el de la Ciudad de la Cultura, en la AP-9 en Santiago, y la glorieta de la N-6 con la calle Alfonso X el Sabio en Lugo. Y en tiempo récord, hemos culminado —como señalaba en mi intervención inicial— uno de los dos viaductos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 38

de Castro, sentido a la meseta, en la A-6; y antes de fin de año —como me he comprometido y vamos a cumplir—, estará terminado el segundo de los viaductos. Saben que hemos aplicado descuentos en la autopista AP-9 y que en ello estamos trabajando con ustedes.

En ferrocarriles, hace dos años, llevamos la alta velocidad a Galicia, Ourense, con ahorros de tiempo que ya he evaluado. Y estamos transformando las intermodales; está acabada la de Vigo, seguimos con Lugo, Coruña, Santiago y Ourense. Hemos logrado que la Comisión y el Consejo Europeos incluyeran el tramo de viajeros Vigo-Oporto en la red básica extendida, que debe votar ahora el Parlamento. Estamos modernizando las líneas Ourense-Lugo, Guillarei-frontera portuguesa, mejorando la línea Ferrol-Ribadeo y el eje atlántico Vigo-Coruña, e impulsando la intermodalidad buque-tren en el transporte de mercancías con el acceso ferroviario al puerto exterior de A Coruña, en Punta Langosteira. Con eso respondo a esa cuestión.

Se han hecho algunas alusiones a mi viaje del día 5 a la comunidad gallega en uno de esos nuevos trenes Avril acompañado de los Reyes Magos. Señor Palencia, yo estaba haciendo lo que ustedes me pidieron. Recordarán que yo concedí una entrevista en Televisión Española, la primera que concedía como ministro —creo que era la noche que tomé posesión o la siguiente—, y me preguntaron por el tren de alta velocidad a muchos lugares. Me hablaron de Vigo y dije: bueno, ya saben ustedes que lo de la alta velocidad es como la carta a los Reyes Magos, todo el mundo quiere alta velocidad. Automáticamente, al día siguiente el Partido Popular utilizó Twitter —eso que a mí me reprocha— para decir: el ministro de Transportes les dice a los vigueses que si quieren tren de alta velocidad, que escriban a los Reyes Magos. No es eso lo que dije, yo realmente interpreté que ustedes me estaban mandando una señal y acudí solicito a la señal que ustedes me mandaban: el día 5 de enero acudí en un tren Avril 106 de nueva generación acompañado de los Reyes Magos. **(Risas)**. Pensé que no se iban a enfadar ustedes tanto, al final he hecho lo que me pedían. En fin, lo que sí es cierto es que los vigueses, los pontevedreses o las coruñesas no tendrán que escribir a los Reyes Magos para que llegue la alta velocidad a su territorio, porque antes del 31 de marzo estarán operativos los 106 en Galicia y, a partir del 1 de marzo, empezaremos con la venta de billetes. Por tanto, reduciremos los tiempos de transporte de Galicia a Madrid en un periodo de tiempo muy breve, y yo creo que es algo por lo que debemos felicitarnos todos.

Una reflexión relacionada con Galicia que viene también a cuento para responder a esas acusaciones que hacía el representante de Junts de una red de infraestructuras planificadas de forma radial y no de forma mallada. Creo que esto está cambiando, es decir, este es un análisis que podría servir hace una o dos décadas, pero creo que ahora las cosas no se están haciendo de esa manera, y pongo un ejemplo, que además toca al territorio del que yo vengo, pero que va a afectar a Cataluña y a Galicia, obras de infraestructuras que van a permitir una transversalidad que no necesariamente pase por Madrid. Hablo, por ejemplo, de la U de Olmedo, una obra de infraestructura muy pequeñita —8 kilómetros— a un coste muy bajo, que va a permitir que los tráficos procedentes de Galicia o con destino a Galicia que vayan al norte de España, a Euskadi o a Cataluña puedan hacerlo sin pasar necesariamente por Madrid. Es un ejemplo, hay otros en nuestro territorio, como en Córdoba o en el centro de la península, pero lo que está claro es que el paradigma está cambiando. Es verdad que inicialmente en este país las infraestructuras se definieron siempre con partida o destino en Madrid, pero eso está cambiando, y, por tanto, es justo reconocer tanto lo uno como lo otro, que la planificación era esa, pero que está cambiando y va a cambiar, también porque el corredor mediterráneo o el corredor atlántico van a servir de fórmula para acabar con esa estructura radial de nuestras infraestructuras. Por tanto, quiero ponerlo en valor.

La comunicación con Portugal nos preocupa. Nos preocupa, por supuesto, en Galicia, nos preocupa en Castilla y León y nos preocupa en Extremadura, pero es algo que debemos poner en común los dos Gobiernos, el Gobierno portugués y el Gobierno español. Tengo un interés especial en dar prioridad a nuestras relaciones vecinales en materia de infraestructuras, y por eso, las primeras reuniones internacionales para hablar de infraestructuras que voy a mantener van a ser con el Gobierno de Portugal, con el Gobierno francés —la preocupación de Cataluña y Euskadi en este terreno está justificada— y con el Gobierno de Marruecos. Creo que estos tres países deben ser prioritarios en nuestras relaciones en materia de infraestructuras, y tenemos que impulsar esas conexiones, porque las conexiones peninsulares son vitales. Tenemos que mirar mucho más a Portugal, yo lo tengo muy claro.

Asimismo, tenemos que pensar mucho, y lo estamos haciendo, en la cornisa mediterránea de la península, pero también tenemos que pensar mucho en la cornisa atlántica, que tiene, por cierto, más población que la cornisa mediterránea, es una zona más poblada. Este es un dato que probablemente nos sorprenda, porque siempre miramos a la cornisa atlántica con el rabillo del ojo, pero es importantísimo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 39

para el desarrollo de todos nuestros territorios fronterizos: Galicia, Castilla y León y Extremadura. Y, en este sentido, quiero decir que es verdad que el corredor atlántico lleva retraso respecto del mediterráneo, lo he reconocido públicamente, pero ese retraso se está recortando. El corredor mediterráneo batió hace poco el récord de licitaciones con más de 6000 millones —en este momento, está en 6159— y el corredor atlántico está ya en 5769 millones de licitaciones. El grado de ejecución no es el mismo, pero estamos corriendo para igualar el ritmo que lleva el corredor mediterráneo, que lleva cierta delantera. Saben que yo les doy máxima prioridad a estos dos corredores y lo hago incluso desde el punto de vista organizativo. En este momento, de la estructura ministerial, cuelga el secretario de Estado, pero cuelgan también los dos comisionados de los dos corredores, porque esos corredores son prioritarios por muchas razones, entre otras, también por evitar la radialidad y fomentar la comunicación en malla y las conexiones con Europa. Pero no solo estamos corriendo en las adjudicaciones, es que la previsión para el corredor atlántico entre 2014 y 2030 es de 16000 millones frente a los 11000 que están previstos para el corredor mediterráneo. Por tanto, vamos con retraso, pero vamos a intentar igualarnos en el desarrollo de esas infraestructuras.

En cuanto al País Vasco, a Euskadi, se plantean algunas cuestiones a las que creo que es importante darles respuesta. Desde junio del año 2018, hemos ejecutado en Euskadi 1123 millones de inversión directa en el modo ferroviario, un 19% más que en el periodo inmediatamente anterior, en los cinco años anteriores. Por tanto, la reactivación de actuaciones relevantes en Euskadi, como la Y vasca, es evidente. La Y vasca tiene diecinueve tramos, trece de ellos tienen la plataforma totalmente terminada y los seis restantes están en ejecución, por tanto, estamos ya, en trece de ellos, en fase de construir la superestructura y, en los restantes, de culminar la plataforma y abordar la electrificación. Saben que, en este momento, de la Y vasca, el único punto realmente pendiente es el nudo de Arkaute, pero estamos en disposición de anunciar que tendremos una solución pronta a este problema. Por tanto, la Y vasca quedará completamente desbloqueada y en obras en próximas fechas. No le oculto que es un objetivo prioritario para este ministerio que esa infraestructura salga adelante por muchas razones, y el ejemplo nos lo está dando Asturias. La construcción de la red de alta velocidad que comunique Euskadi con el resto de España va a ser beneficiosa por supuesto para Euskadi, pero también para el conjunto de España, por lo mucho que Euskadi puede aportar a nuestra economía y a nuestro país; por tanto, para nosotros, como digo, es prioritario.

Le he respondido respecto de la relación con Francia. Me preguntaba concretamente por ese objetivo del incremento del 10% del tráfico de mercancías y qué medidas estamos abordando, y quiero decirle que, solo en el año 2023, hemos empleado 450 millones de euros en la adquisición de locomotoras y vagones de mercancías y 75 millones de euros en ecoincentivos, por ir a lo concreto. En la ejecución de los dos grandes corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo, estamos apostando firmemente por la intermodalidad y se están desarrollando en este momento, en el caso del corredor atlántico, los seis grandes nodos logísticos, que nos van a permitir trasvasar mercancías de la carretera al tren. Necesitamos estaciones intermodales potentes, bien dotadas, bien comunicadas, y ese es un trabajo fundamental, junto con la construcción, por supuesto, de la red ferroviaria, su mejora, la construcción de apartaderos y la implementación de medidas que permitan que vayamos a esos trenes de 750 metros, que serán mucho más competitivos para el transporte de mercancías. Por tanto, este es un objetivo prioritario. No puedo ocultar que el reto es gigantesco. Estamos, en este momento, en el 4% o menos de mercancías por tren en nuestro país y, por tanto, lejísimos del objetivo. Tenemos que multiplicarlo por 2,5, pero estamos acometiéndolo y yo creo que en un horizonte de tiempo razonable —el objetivo es 2030— vamos a alcanzarlo.

También tengo que dejar claro que en materia de carreteras en Euskadi no nos hemos lavado las manos. Hablaba usted de los túneles, hemos otorgado 40 millones de euros a Euskadi para obras en los túneles de carreteras. Por tanto, no estamos, ni mucho menos, escurriendo el bulto. Como saben, estamos con el tercer carril en Donosti, en la autovía; estamos en este momento con la obra licitada y, por tanto, estamos interviniendo en las vías de Euskadi, no hemos abandonado ese territorio en materia de carreteras por mucho que, como usted ha señalado, haya un componente claramente foral en esas infraestructuras y que las competencias estén residenciadas en la comunidad autónoma. Pero también les digo, igual que estamos haciendo con Cataluña, estamos trabajando en cambiar el modelo en las encomiendas de gestión, algo que, por supuesto, se ofrece al conjunto de las comunidades autónomas y, por tanto, ya le digo que nuestro compromiso con Euskadi, con su progreso y con su mejora es incontestable, y vamos a apostar muy fuerte por que sigamos avanzando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 40

El representante de Junts, el señor Valls, hacía algunas reflexiones sobre la política de planificación del ministerio. Hablaba, por ejemplo, de una mala planificación, porque no se habían tenido en cuenta, hasta la fecha, cuestiones como beneficio-coste. Eso, permítame que le diga, guarda relación muy estrecha con lo que yo decía al principio de mi intervención con carácter general, y también con esos porcentajes de ejecución que se han producido históricamente en este ministerio, que usted califica de bajos. Se generan expectativas, muchas, en todas partes; el papel lo aguanta todo. Prometer es gratis, pero luego hay que ejecutar y, claro, se prometen a veces muchas cosas que no se pueden ejecutar. Por eso, les llamo a imponer cordura, al menos yo voy a intentarlo, a la hora de generar expectativas. Es muy fácil ir a todas partes y prometer de todo. Es muy fácil prometer conexiones de alta velocidad hasta en el último rincón de nuestra geografía. Es muy fácil prometer soterramientos en todas partes, pero no en todas partes va a ser posible. Por tanto, si lo que queremos es estar permanentemente instalados en la política del estudio informativo y de la larga cambiada, seguiremos en esta situación. Tenemos que realizar estudios serios de relación coste-beneficio de las infraestructuras, tenemos que ser conscientes de cuáles son las posibilidades reales de acometerlas y cuáles son los plazos que podemos comprometer. A partir de ahí, tendremos una planificación más sensata, más cabal, generaremos menos expectativas que se vean frustradas y tendremos índices de ejecución más razonables. Yo creo que esa es la raíz fundamental del problema, pero sí tengo que decirle que usted no es una excepción, se ha instalado también en la lista de agraviados. Hombre, en el caso de la alta velocidad, quiero recordarle que la alta velocidad llegó a Figueres, que es la estación más apartada de toda la red, antes que a muchas capitales de provincia de nuestro país. Por tanto, el agravio en alta velocidad yo no lo veo, sinceramente; no lo veo.

También hacía alguna pregunta concreta. Es verdad que el otro día di cifras en un desayuno que no eran del todo exactas. Hablé de una diferencia de 2000 millones entre el Plan de Rodalies y el Plan de Cercanías de Cataluña, pero no era una cifra exacta. Realmente, el Plan de Rodalies tiene 6400 millones, 7100 millones el de Madrid, pero es verdad que la cifra pendiente de ejecución en el caso de Madrid es superior a la del Plan de Rodalies. Y también es verdad que las necesidades no son las mismas, no nos fijemos solo en las cuantías globales. Cataluña tiene una red de cercanías más desarrollada que Madrid; aquí se está interviniendo en una red que estaba menos dotada que la de Cataluña y, por tanto, eso explica también las diferencias. Fíjese: habrá 101 trenes nuevos y 1000 millones de euros de inversión van a los trenes que se van a poner en rodalies. Este es un dato que creo que es importante que tenga en cuenta.

¿Dónde van a llegar los trenes nuevos? Van a llegar a todos los rincones de la geografía nacional, no solo a Madrid. Por supuesto, a Madrid se van a traer 203 trenes, creo recordar, porque también tiene la red más deteriorada, son los más necesitados de renovación. La red en general, la flota, en general, está deteriorada, porque desde el año 2008 no se incorpora ningún tren a nuestra flota; año 2008, y estamos en 2024: son dieciséis años sin incorporar un solo tren de cercanías a nuestro territorio. Por tanto, las necesidades son evidentes. De ahí que se haya llevado a cabo una compra tan numerosa, tan cuantiosa, para estos dos próximos años. Y esos trenes se van a incorporar a Euskadi; a Asturias —saben que estamos trabajando en este momento en la red de cercanías de Asturias con 1300 millones de inversión—; van a llegar a Cataluña; por supuesto, van a llegar a Madrid; van a llegar al sur de España. Es decir, los trenes de cercanías se van a repartir en función de antigüedad y de necesidades del servicio; así que no teman, no va a haber territorios agraviados ni privilegiados, aunque seguramente llegaremos a ver esos análisis en el futuro.

Sobre la liberalización del transporte que planteaba la representante de Esquerra, la señora Granollers, usted hace una reflexión sobre la conexión entre liberalización y servicio público, y dice que a veces una cosa y otra no concilian bien. La liberalización en nuestro país ha traído un importante abaratamiento del billete que, al final, redundaba en el consumidor, en el ciudadano, pero también tiene efectos perniciosos. En todo caso, sí debo decirle que esta es una cuestión que está completamente al margen de la capacidad de decisión del ministerio. Es la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia la que fija los criterios, y tenemos la suerte o la desgracia —lo dejo al criterio de cada uno— de tener una de las comisiones nacionales del mercado de la competencia más liberalizadoras de Europa. Ya les gustaría tener en Francia las posibilidades operativas que nuestra Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia concede en España a compañías provenientes de Francia o de Italia; que, por cierto, están perdiendo dinero, mucho dinero. Lo están perdiendo, pero tienen el soporte de sus compañías estatales. Esto, en algún momento, también habrá que debatirlo porque, claro, que abramos nuestro mercado a compañías públicas o semipúblicas extranjeras, que al final obtienen pérdidas a base de tomar decisiones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 41

que a veces revientan el mercado, pero luego esas pérdidas tienen siempre el colchón del Estado para enjugarlas, es algo que beneficia a cualquier cosa menos a la libre competencia. Eso, de alguna manera, está alterando las condiciones de competencia del propio mercado.

Respecto del transporte rural, nosotros somos claramente partidarios de la lealtad institucional, pero también de que cada cual asuma sus competencias. El transporte rural, el transporte que se produce dentro de cada comunidad, entre núcleos de población rural, esa es una competencia claramente autonómica y, por tanto, cada comunidad debe afrontar su responsabilidad. Hay territorios en este sentido que sí tienen un tratamiento diferenciado. La ATM, la Autoridad de Transporte Metropolitano de Cataluña, recibe más de 100 millones de euros al año por parte del Gobierno, pero también los está recibiendo el transporte en Madrid o los están recibiendo otras infraestructuras de transporte estrictamente intracomunitario en España, mientras que otros territorios no los están recibiendo. Por lo tanto, lealtad institucional, lealtad entre comunidades autónomas, pero también asunción de las competencias de cada una.

Respecto del aeropuerto del Prat, han planteado esta cuestión distintos grupos, también el Grupo VOX. La postura del ministerio es clara. El aeropuerto del Prat necesita incrementar su capacidad operativa, porque es claramente un candidato a convertirse en un *hub* internacional, intercontinental, y para eso solo caben dos salidas: o variar la operativa de una de las pistas, causando con ello molestias a los ciudadanos, o incrementar la capacidad operativa de la otra pista. No hay más. Nuestra posición es clara, nosotros no somos partidarios de causar molestias a la ciudadanía y, por tanto, somos partidarios de trabajar en la pista más próxima al mar, y que genera menos problemas a los vecinos y vecinas de ese entorno. Con ello conseguimos el objetivo de incrementar la capacidad operativa del aeropuerto y no generamos daños, por supuesto, a la población, y, por supuesto, con el máximo respeto medioambiental. Esto quiero dejarlo claro. Es decir, son cosas compatibles, pero nuestra postura es clara.

Ahora, me decía la portavoz de VOX la señora Mejías: hay opiniones distintas. Claro, nosotros tenemos una posición, pero nosotros no gobernamos en Cataluña, y también hemos de tener en cuenta la voz de quienes sí gobiernan en Cataluña. Ustedes dicen: es que no saben gestionar. Esa misma opinión tengo yo del Gobierno de ustedes y del Partido Popular en Castilla y León, por ejemplo, pero son el Gobierno de Castilla y León y yo tengo que respetarlo, tengo que entenderme con ellos y tengo que respetar me guste o no, sepan o no gestionar, que son el Gobierno de Cataluña o el Gobierno de Castilla y León. No podemos entendernos con los gobiernos en función de que nos gusten más o nos gusten menos, porque representan legítimamente a los ciudadanos de sus territorios. Por tanto, nosotros claramente vamos a dialogar sobre esta cuestión con el Gobierno de Cataluña, con las distintas fuerzas políticas, para intentar llegar a una solución. Vamos a trabajar en ello y vamos a intentar también que en ese territorio se tome la decisión más cabal, más cuerda posible, para beneficio del conjunto de Cataluña.

En cuanto a la cesión de rodalies, como saben, ya estamos cumpliendo los acuerdos que hemos alcanzado, poniendo en marcha las comisiones que hemos acordado, nos hemos dado unos plazos y vamos a trabajar por esa cesión. Por cierto, es una cesión abierta al conjunto de comunidades autónomas de este país. No le oigo últimamente, pero el presidente de Andalucía, en cuanto empezamos a hablar de la cesión de rodalies, se lanzó y dijo: Yo también quiero para mi tierra. Todo se andará, vamos a dialogar, vamos a hablarlo. Está claro que, en el caso de Cataluña, hay que conocer un poco la historia. La cesión de rodalies es la fase final de un proceso que se empezó hace tiempo, en el año 2010. Los ferrocarriles de Cataluña existen desde antes y, por tanto, estamos en una fase más avanzada. En Euskadi, por ejemplo, en este momento, estamos acordando la cesión de cercanías. Tengo que decir que va muy bien y que muy pronto anunciaremos el acuerdo, pero estamos en una fase anterior. Además, lo que se está haciendo en Cataluña nos sirve de alguna manera de modelo para aquellos que quieran solicitar un servicio similar. El camino que hemos ido recorriendo en Cataluña nos sirve y, en esencia, el modelo que estamos adoptando en Euskadi, parte de lo que ya hemos aprendido en Cataluña. Esto es así. A veces a Cataluña se le recrimina ser una privilegiada, pero también tendrían que reconocer en algunas comunidades autónomas que otras veces ha sido punta de lanza. Es decir, que allí se han tomado decisiones que, luego, el resto de las comunidades autónomas también han querido para ellas, y yo creo que también es justo reconocerlo.

El representante de SUMAR hablaba de las incidencias ferroviarias. Voy a responderle y dar con ello respuesta a este planteamiento que se ha hecho en otros términos por parte de otros representantes de la Comisión. Utilizaba el dato de Alemania, que tiene una puntualidad en este momento en su red del 50%. Aquí, de nuevo, tengo que apelar a que seamos un poquitín menos duros con nosotros mismos. Los índices de puntualidad de nuestra red ferroviaria son de los más altos del mundo. ¿Hay incidencias? Claro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 42

que las hay. ¿Sería deseable que hubiera muchas menos? Sin duda. ¿Estamos trabajando en que haya muchas menos? No tengan ninguna duda. Pero las incidencias se han producido, se producen y se van a producir, porque la red es muy extensa, es muy compleja y algunas de ellas son casi inevitables. Pero vayamos a las que son más evitables, aquellas que podemos afrontar desde la acción de Gobierno: unas, las derivadas del estado de la red y, otras, las derivadas de la situación del material rodante. En ese terreno, créanme, estamos interviniendo de manera absolutamente decidida. El volumen de inversiones que se está realizando por el Gobierno de España, por el conjunto de administraciones en la red ferroviaria en nuestro país, está en cifras sin precedentes, estamos trabajando. Piensen, en el caso concreto de Madrid, que algunas de esas incidencias tienen que ver precisamente con que se está interviniendo en la red, no con que no se haga.

Hablaban de un diciembre negro en Madrid. Yo creo que es un poco exagerado, sinceramente, sobre todo si comparamos las cifras de incidencias en cercanías de Madrid del año 2023 con, por ejemplo, las que hubo en el año 2017: una décima parte. Pero pensemos que, en este momento, en Madrid, está coexistiendo un sistema en funcionamiento con obras en los enlaces de las dos principales estaciones, Atocha y Chamartín. Créanme, hacer conciliar unas obras tan intensas en los túneles —quien vaya a Chamartín lo puede ver y pronto iniciaremos la estación pasante de Atocha— con la prestación del servicio es, en ocasiones, complejísimo y devienen incidencias. Claro, hay una alternativa, parar el servicio —entonces, no hay incidencias— y hacer las obras. Esta es una política muy de Metro de Madrid, que corta una estación y dice que está en obras y en esa estación no se para. Es un modelo. Nosotros hemos creído que el más conveniente, para beneficio conjunto de la ciudadanía, era conciliar las obras, la intervención en la red, con la prestación del servicio. Ruego a todos un pelín de responsabilidad y un pelín de paciencia, porque nadie puede acusarnos ahora mismo de no estar interviniendo para mejorar la red. No hay más que visitar las estaciones, las infraestructuras que estamos construyendo para ver que si de algo se está pecando ahora mismo es de hacer muchas obras y de hacerlas a muy buen ritmo. Pedimos disculpas a los usuarios.

La otra cuestión es el material rodante y sobre eso he sido bastante explícito. Desde 2008 no hay trenes nuevos en este país y están a punto de empezar a llegar los nuevos trenes de cercanías. Estamos viendo ya fotografías de trenes en pruebas y yo espero que, como muy tarde, a finales de este año o principios del que viene empezarán ya a llegar de manera constante los trenes a nuestra red y se solucionarán las incidencias derivadas del material ferroviario. Es un material ferroviario que estamos estirando, no solo en su vida, en su mantenimiento, sino también en la prestación del servicio. He escuchado reivindicaciones de los distintos territorios de que quieren más frecuencias en esta línea y quieren más capacidad, pero no podemos, ahora, hasta que no lleguen los trenes nuevos, hacer frente a esas demandas. Lo digo claramente, porque no podemos hacer magia. Estamos prestando —en el caso de la alta velocidad, por citar un ejemplo claro— muchos más servicios que en el año 2010, pero con los mismos trenes. No ha entrado un solo tren de alta velocidad en España desde el año 2010, pero hoy la alta velocidad llega a sitios que en el 2010 no llegaba. Hoy llega a Palencia, a Burgos, a León, a Valencia, a Alicante, a Murcia, pronto llegará a Almería, a Granada, a Málaga... En fin, estamos dando muchos más servicios y lo hacemos con el mismo material y con un esfuerzo enorme de planificación de la operadora para intentar colocar el material y atender a todas las peticiones. Por tanto, mientras no llegue material, va a ser imposible dar respuesta a todas esas peticiones.

Aragón, otra comunidad que es la última. Hemos ejecutado en Aragón —si lo oyen los extremeños, se tienen que enfadar— más de 1660 millones, un 35% más que el anterior Gobierno, en los cinco años de Gobierno de este ministerio, y hemos licitado más de 1570 mayores, más del doble que en el periodo anterior, que fueron 744 millones. Ferrocarriles, un 3770% más que los cinco años anteriores. Repito, 3770% más. Carreteras, tras más de medio siglo de concesión, casi veinte prórrogas, hemos sido el Gobierno que liberó de peaje la AP-2.

En relación con esto, quiero hacer una reflexión al hilo de lo que decía la representante de VOX de que hemos impuesto el pago por contaminar. Ojalá, pero no. En España, desde que nosotros gobernamos, 4 de cada 10 kilómetros que eran autopistas de pago, ahora son autovías, 1029 de 2530 kilómetros de la red. Por tanto, eso de que hemos impuesto el pago por contaminar, pues no sé dónde. Desde luego, en las carreteras de España, no. Eso, frente a los treinta y tres decretos de prórroga que firmó el Gobierno anterior al nuestro, hoy socio de ustedes en distintos territorios de España, treinta y tres prórrogas de las concesiones para que se siguiera pagando por el uso de las autovías frente a los 4 de cada 10 kilómetros que nosotros hemos liberado de la red.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 43

A este respecto, simplemente quiero decirles que tenemos todos una reflexión pendiente que hacer, porque nada es gratis; las autovías también las pagan los ciudadanos. **(El señor Palencia Rubio: Estamos pagando dos veces)**. La cuestión es qué hacemos y, efectivamente, hay ciudadanos que pagan dos veces. Pero, señor Palencia, de este sistema injusto no me responsabilice a mí o al Gobierno que yo represento. **(El señor Palencia Rubio: Llevan seis años)**. Porque, en fin, acabo de hacer un relato de que ustedes prorrogaron treinta y tres concesiones; treinta y tres. La reflexión es si pagamos por usar o pagamos directamente de los tributos, y es una reflexión pendiente que hay en este país y que tendremos que hacer todos de manera responsable. No está en este momento sobre la mesa, nuestra política es clara: estamos liberalizando los peajes. Creemos que eso conduce a una situación de mayor igualdad, que no haya ciudadanos que tienen que pagar por la autopista y que al mismo tiempo estén contribuyendo con sus tributos al pago de autovías. Ese sistema no nos parece justo y, por tanto, nuestra idea está clara: seguir avanzando en la liberalización de peajes y la conversión de autopistas en autovías en nuestro país. Estamos claramente decididos a eso, pero ahí está el debate pendiente que tendremos que hacer como país.

Le decía que hemos puesto en servicio 24 kilómetros de autovía en el corredor del Ebro, la A-68 en Zaragoza, en ejecución en el tramo de El Burgo-Fuentes de Ebro por 80 millones de euros, y tengo que decirle que el Ayuntamiento de Zaragoza no disfruta de ayudas al transporte urbano porque no tramitó la solicitud, ni más ni menos. Estamos trabajando para encontrar alguna fórmula para que los vecinos de Zaragoza disfruten de las mismas políticas que el Gobierno ha impulsado para el resto de españoles, y seguramente llegaremos a encontrarla.

Paso a algunas intervenciones relacionadas con la política general del ministerio y de este Gobierno. Decía usted, señor Palencia, que vivimos en un mundo rosa. La verdad es que no sé si vivimos en un mundo rosa, pero lo que sí sé es que no es el mundo en el que viven ustedes, sinceramente. Están ustedes instalados en la constante hipérbole, en la constante exageración, y yo creo que eso quita credibilidad. Creo que este país está en una situación razonablemente buena si analizamos parámetros económicos y sociales. ¿Que hay cosas que mejorar? Sin ninguna duda. ¿Que hay retos muy importantes? Sin ninguna duda, pero en lo que atañe al objeto de la comparecencia en materia de infraestructuras, hombre, yo creo que no somos un país para vivir en el drama y probablemente estemos más cerca de un relato rosa que de un relato dramático. **(El señor Palencia Rubio: Depende de dónde viva usted)**.

Ha hablado de Extremadura, de Ávila y de la Vía de la Plata. Permítame que en el caso de Extremadura me tome algún tiempo, porque que ustedes hablen de Extremadura es cuando menos un ejercicio de osadía. El Gobierno del Partido Popular que precede al que yo pertenezco sometió al ferrocarril extremeño a un auténtico parón. Esta es la realidad. Por dar algunos datos, en los últimos seis años del Gobierno anterior la inversión en ferrocarril en Extremadura bajó un 52%, que ya es bajar, porque estaba en los huesos. El año 2017 fue el récord negativo de licitación de obra ferroviaria en Extremadura, 7 millones de euros. Con eso no hacemos ni un kilómetro de la U de Olmedo, por poner un ejemplo para que se entienda. La red convencional se dejó completamente abandonada, dejando de invertir un 80% del presupuesto previsto. Por tanto, la Comunidad de Extremadura tiene razones para sentirse agraviada, pero fundamentalmente para sentirse agraviada por los gobiernos del Partido Popular. Miren que yo no quería entrar en este terreno de la guerra partidista, porque sigo pensando que al final los logros en materia de infraestructuras son de todos y los problemas son compartidos, son de todos. Pero, hombre, Extremadura ha sido la gran olvidada de España, fundamentalmente por los gobiernos del Partido Popular, y esa situación la hemos revertido. Por ponerles un ejemplo, ustedes invirtieron en Extremadura 90 millones de media anual. ¿Sabe cuánto invierte el Gobierno de España, al que yo pertenezco, desde el año 2018? 400 millones al año en Extremadura, es decir, de 90 millones al año a 400; hemos triplicado las inversiones. Es verdad que Extremadura todavía no cuenta con un tren de alta velocidad, pero en julio de 2022 pusimos en servicio el primer hito de la alta velocidad a Extremadura con el tramo entre Plasencia y Badajoz, 150 kilómetros en doble vía hasta Mérida, 1700 millones de euros de inversión, el primer paso en pos de la alta velocidad en la región de Extremadura, y desde el pasado mes de diciembre ya tenemos circulando los trenes electrificados. Vamos a seguir avanzando para que los extremeños y las extremeñas se suban al tren, algo que, por cierto, hacen cada vez en mayor número: un 55% más de viajeros en el año 2023 se subieron en Extremadura a un tren, un 55% en un año. Vamos a añadir un servicio más de ida y vuelta de Alvia en la conexión con Madrid, que sustituirá al Intercity, y en poco más de un año esperamos contar con la implantación ya del ERTMS, el servicio de seguridad de la vía, y haber finalizado el baipás de Mérida, lo que va a permitir mejorar los tiempos de viaje de manera significativa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 44

Seguimos avanzando en todas las obras en el resto de tramos y tenemos que tomar decisiones fuera de Extremadura para llegue que el tren de alta velocidad. Las tenemos que tomar en Castilla-La Mancha y, créame, vamos a hacerlo. No podemos permitir que por la falta de consenso o de acuerdo en algunos territorios se retrase más la llegada de esta infraestructura a Extremadura. Vamos a tomar decisiones y las vamos a tomar en el futuro inmediato.

No nos hemos olvidado de la red convencional. Hemos hecho actuaciones de mejora en todas las líneas. Tenemos una agenda de inversiones para Extremadura que va mucho más allá del tren, como un ambicioso paquete de actuaciones en carreteras que ya está en marcha, pues hemos licitado 378 millones en actuaciones en carreteras en Extremadura. Por tanto, sí, Extremadura tiene razón para quejarse, pero nosotros estamos trabajando para cerrar ese hueco que hay entre Extremadura y el resto de España.

Ávila. Es verdad que Ávila tiene un problema de conexión con Madrid y, créame, vamos a trabajar en soluciones a la mano, algunas de carácter sencillo, que tienen que ver más con la operativa que con otra cosa, para que la conexión de Ávila con Madrid mejore. Es un compromiso que adquiero —creo que es usted diputado por Ávila, si no me equivoco— con usted y con los ciudadanos a los que representa: vamos a mejorar esa conexión.

En cuanto a la Vía de la Plata, saben que acabamos de licitar el estudio de viabilidad del tramo León-Plasencia. Antes, el representante de Junts aludía a esa relación coste-beneficio de la infraestructura, y este estudio va en esa dirección. Vamos a ver qué relación coste-beneficio hay en esa infraestructura, pero quiero recordarles que la Vía de la Plata hoy es una vía verde, que esa infraestructura se arrancó y, por tanto, partimos de menos cero, está todo por hacer. Seamos realistas. ¿Rasgarse ahora las vestiduras porque hay que poner un tren en la Ruta de la Plata? Sí, vale, perfecto. Vamos a ir dando los pasos, pero seamos conscientes de dónde partimos, que esa infraestructura se arrancó.

Mire, usted me dice que yo estoy aquí para insultar al líder de la oposición y le rogaría que me dijera cuándo he insultado yo al líder de la oposición. ¿Cuándo? Dígame usted. A ver, si es tan obvio, tendrá usted la hemeroteca, dígame usted cuándo. **(La señora Martínez Labella: Hombre, es ministro por eso).** ¿Sabe lo que pasa? Dice —no sé quién es usted— que soy ministro por eso. En fin, por eso digo que no sé en qué mundo viven ustedes. Vamos a ver, si se refiere usted a mi intervención en la sesión —que todavía tienen ustedes atragantada— de la investidura *fake* del señor Feijóo, repase usted el *Diario de Sesiones*. Yo no pronuncié un solo insulto, prueba de ello es que en aquella sesión hubo quien reclamó que se cambiaran algunas de las expresiones proferidas a lo largo de la sesión, pero no lo hicieron con la mía. ¿Por qué? Porque yo nunca he insultado al señor Feijóo, nunca. Otra cosa es que ustedes consideren insultos lo que son descripciones. Oiga, ¿quiere que le repita algunas de las cosas que dije y ponemos en común si eran insultos o descripciones? Yo prefiero que no, porque además sé que a ustedes les molesta y yo no he venido aquí a molestarles a ustedes, he venido a hablar de transportes y he venido a poner en común con ustedes cosas que ojalá nos ayuden a progresar. Por tanto, ¿dígame cuándo he insultado yo al señor Feijóo? ¿Qué es lo que le he llamado yo?

Por otro lado, tampoco entiendo que se rasguen las vestiduras porque haya anunciado el otro día que vamos a traer al Parlamento el anteproyecto de la ley de movilidad sostenible antes de hacerlo aquí. Hombre, lo entendería si fuera un anuncio muy sorprendente, pero es que es la misma ley que estaba en tramitación hace seis meses, no la vamos a cambiar. Ya les hemos dicho que vamos a traer lo que estaba. Por tanto, retomamos el camino donde se dejó. No es para que se ofendan tanto, sinceramente; si les ofende, les pido disculpas. No era mi intención molestarles. Quiero traer esas dos iniciativas legislativas aquí para sacarlas adelante y, desde luego, quiero contar con su colaboración y quiero contar con su apoyo. Así se lo digo abiertamente. Por tanto, si eso es un agravio, ruego disculpas. No pensé que fuera tan importante, sobre todo, teniendo en cuenta que esos textos no aportan en este momento ninguna novedad respecto a lo que ya se conocía. Si trajéramos los textos cambiados, lo lógico es que hubiéramos iniciado un proceso de diálogo con todas las fuerzas políticas y lo hubiéramos traído a esta Cámara consensuado. Como no es así, me limito a decirles que lo traeremos tal y como estaba, en el punto en el que se encontraba.

El Grupo VOX ha hecho una distinción entre cómo se atiende a las comunidades en las que gobiernan los socios, los amigos, los enemigos. Mire, yo en mi país no tengo enemigos, no tengo enemigos. Yo no tengo enemigos en Valencia, tengo muchos amigos en Valencia, en Alicante hasta familia, en Cataluña, en Galicia —de ahí es mi padre—. Yo no tengo enemigos ni miro el mundo en esos términos. Tenga claro que las decisiones como ministro serán siempre pensando en el beneficio de cada uno de los ciudadanos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 45

de este país, vivan donde vivan. Y, en fin, no sé cómo se concilia eso con que yo me haya ido a Valencia a hacer un anuncio que, por cierto, no es compartido por alguno de nuestros socios. No veo la relación. Es decir, si estamos primando tanto a los socios y tan poco a los enemigos, entre comillas, ¿qué hice yo en Valencia anunciando la ampliación del puerto? ¿No se da cuenta de que no es coherente con ese discurso? No, hacemos lo que creemos que es mejor y creíamos que esa operación es buena para Valencia, que es buena para España.

Y créame que me quedo muerto con su preocupación medioambiental. Yo no pensé que esto se estilaba en VOX, pero, en fin, me congratula ver que efectivamente tiene usted una preocupación medioambiental. Pero ya le digo que no se preocupe. Las playas del sur del puerto de Valencia han recibido una inversión de 30 millones de euros. Si usted, que es de allí, va a la playa de El Saler, podrá ver que en este momento se ha ganado espacio al mar —a través de esa arena que usted le pedía a los Reyes Magos—, que hace que tengamos una línea de arena de más de 170 metros, lo que no sucedía ni en los años sesenta en El Saler. Posiblemente, haya una regresión en el futuro derivada de la dinámica del litoral, pero en ningún caso llegará a los extremos que nos hemos encontrado antes de la intervención. Y esa intervención la ha hecho la Autoridad Portuaria de Valencia con cargo a sus recursos. Por tanto, no se preocupen que va a haber medidas correctoras para todo el daño que pudiera causar la operación del puerto de Valencia. Tengo que decir que en este momento se limita a rellenar un muelle de contorno que ya existe, que ya existe. No es una obra que intervenga en los flujos *ex novo*, ya está construida. Lo único que vamos a hacer es rellenar. Y eso sí, si vemos la operación desde un punto de vista medioambiental 360, como creo que hay que ver todas las cosas, una mayor masa crítica junto con la construcción de la terminal ferroviaria en la misma terminal portuaria, nos va a ayudar a trasladar más mercancías de los barcos a los trenes y no tantas a los camiones. Estamos ahora mismo hablando de que podremos liberar más de mil camiones diarios, que en este momento están colapsando la V-30, como usted bien sabe.

Creo que la respuesta al tema del aeropuerto de Cataluña está contestada. En cuanto al abuso de los abonos y las políticas de apuesta por la bonificación de los billetes, quiero decirles que en este momento en Renfe hay en marcha una campaña antifraude que está dando resultados. Hemos aprendido de la primera puesta en marcha de esta medida y creo que la vamos a mejorar. La vamos a ir mejorando para intentar evitar los fraudes y que se produzcan distorsiones del servicio que al final perjudican a los usuarios. Le digo que el criterio del ministerio es muy claro. Desde mi punto de vista, son medidas de carácter económico. Es verdad que también nos están ayudando mucho a trasvasar al transporte público ciudadano —esto es muy importante—, pero a la larga las políticas tienen que ser una apuesta por la calidad, por la eficacia, por la eficiencia del servicio y no tanto por la prima del billete. Le digo cuál es el planteamiento del ministerio, también digo que formo parte de un Gobierno que toma decisiones en materia económica y que tiene un componente plural y, obviamente, las decisiones no dependen exclusivamente del Ministerio de Transportes, pero la política del Ministerio de Transportes, al menos en la que yo creo, es una política de apuesta clara y firme por la calidad del transporte público, porque eso es lo que va a conseguir que tengamos usuarios a medio y largo plazo. Si conseguimos que quien se sube a un medio de transporte público, sea el que sea, sepa cuándo lo coge y cuándo llega, tiene facilidades, tiene sistemas de pago más cómodos, tiene comodidad, tiene confort, etcétera, vamos a conseguir más usuarios en transporte público. Por tanto, yo también soy de los que creen que no todo es poner trabas a los usuarios del vehículo privado. También creo que el transporte público hay que potenciarlo, apostando por su calidad y por su eficiencia.

Sin más, quedo abierto a nuevas sugerencias y nuevas preguntas. Por supuesto, quedo agradecido a todos por el tono empleado.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Segundo turno de intervenciones. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Popular, por tres minutos ampliados.

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

De las intervenciones previas quería puntualizar al BNG. Me parece curioso que un socio fiel, que vota siempre sí con el Gobierno Sánchez —aunque ahora llega temporada electoral y hay que distanciarse—, Sánchez les usa como clínex, les decía Aitor Esteban. Es que ya firmaron en 2020 pedir la transferencia y la bonificación de la AP-9. Hoy en día, la bonificación no existe, pero es que a ustedes ya se les ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 46

olvidado pedir la transferencia al Gobierno hoy en esta Comisión. Supongo que van bajando los criterios porque saben que les va a volver a traicionar.

Señor Ramos, del PSOE, cuando habla de igualdad parece que estoy en La Sexta y no sé si estoy en el *Club de la Comedia* o en *El Intermedio*, de Wyoming. **(El señor Ramos Esteban: En *El Club de la Comedia*).** No puedo decirle otra cosa. Dice que no hablemos de nuestro territorio, pero usted habla de Extremadura. Consejos doy que para mí no tengo. Pero tampoco habla de las cifras que invirtió el Partido Popular. Repáseelas, por favor. Al final, lo que le ocurre, señor Ramos, es que le escuece estar en la oposición en Extremadura. Yo lo entiendo y es algo normal. Le pasa a cualquier político que ha estado acostumbrado a gobernar muchos años en un territorio que creía suyo.

Señor ministro, esté tranquilo con el Partido Popular y con este portavoz. Aún no le he pedido la dimisión ni le he dicho que me voy a enfrentar a usted, como ya han hecho algunos alcaldes socialistas en este inicio de año. No me ha contestado a casi nada de lo que le he preguntado, pero a mí me preocupan dos cosas. Primero, que nadie de la izquierda —que tanto habla y se preocupa por chopos— hable de la gente que está en Barajas, que tiene problemas, que la Cruz Roja ya se ha retirado y que ni el ministro ni nadie esté aquí hoy preocupado por la situación de esas personas. Y no me queda claro qué ha hecho AENA para solucionar ese problema. Que Cruz Roja vuelva cuanto antes y las condiciones humanas en las que tienen que estar estas personas se arreglen inmediatamente.

Sobre las líneas rojas de las que hemos hablado, usted prefiere hablar en la entrada de la sala a hablar aquí dentro. A mí me gustaría, simplemente por credibilidad —creo que usted siempre habla claro—, que nos dijera si mantiene usted como una línea roja no incluir los delitos de terrorismo en la ley de amnistía o si ha cambiado su partido, si está de acuerdo o no. Simplemente por saber si su palabra tiene validez hoy. Es que llevan ustedes seis años gobernando, señor ministro, y parece que estos seis años han desaparecido de la memoria de su Gobierno y de su partido.

De mi anterior intervención se me han quedado cosas sueltas que ahora le voy a preguntar, y le agradezco las que ha contestado. Habla de diálogo, habla de acuerdos, y ya que me ha dicho que el tren de Ávila es una infraestructura que hay que mejorar, como dura casi dos horas, le invito a que viajemos juntos y aprovechemos las dos horas para hablar más del retraso; a lo mejor hasta llegamos a un acuerdo.

Que acudió a la señal, el 5 de enero, del Partido Popular para llegar en un tren Avril con el presidente de la Comisión y el señor candidato a la Xunta de verdad que tiene su gracia, porque nosotros le invitamos a acudir a otras cosas, pero no a hacer propaganda. Lo que le pedimos es que se pongan en marcha, que llevan cuatro años de retraso. Eso es lo que le estamos diciendo, que llevan cuatro años sin saber gestionar para poner en marcha su primer tren. Y van allí a hacer un acto electoral y acaban tirándole de las orejas.

Cuando hablaba con VOX, ha dicho que hay gobiernos que saben gestionar, y ha nombrado al Gobierno de Castilla y León. Pues, hombre, su Gobierno acaba de copiar esta semana el modelo educativo de Castilla y León para implantarlo en el resto de España. Algo haremos bien los gobiernos del Partido Popular cuando ustedes mismos copian los modelos de gestión del Partido Popular para llevarlos al resto del territorio, con lo cual, la verdad es que es bueno y hay que reconocerlo.

Le decía que de mi anterior intervención me quedaron varias preguntas y, aunque algunas ya se han hecho, quiero realizarlas, porque parece que si no lo haces es que no defiendes al territorio. Lo digo por el portavoz de VOX, que habla de Valencia, pero no del resto de las cincuenta y una provincias, con lo cual, ¿significa que VOX no defiende al resto de las cincuenta y una provincias? **(El señor Flores Juberías hace gestos afirmativos).** No, creo que no ha hablado de las cincuenta y una provincias.

¿Vamos a pagar los españoles por circular por las autovías? ¿Tiene el ministerio...

El señor **PRESIDENTE:** Debe ir terminando.

El señor **PALENCIA RUBIO:** Vale. Terminó las preguntas y ya está, señor presidente.

¿Tiene el ministerio un cronograma para concluir la retirada de todos los peajes estatales? ¿Va a extender las bonificaciones y descuentos anunciados a ciertos peajes a todos los peajes existentes en la actualidad? ¿Cree que todas las provincias de España deben tener acceso al tren de alta velocidad o de altas prestaciones? ¿Debe haber las mismas oportunidades entre la España real y la España urbana? Y mi última pregunta. Existe un estudio para la retirada de ciertos vuelos domésticos y queremos saber si las plazas de los vuelos que se prevén eliminar van a aumentar las plazas de los trenes AVE, si conoce el impacto que esto supondrá para el servicio ferroviario y si ya tienen los trayectos afectados y un cronograma de implantación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 47

Por favor, comprométase con algo y respóndanos. Son muchas preguntas, aunque para el presidente eso de la flexibilidad supongo que va por barrios, porque algún otro grupo ha estado con luz roja más de un minuto y no le he oído decir nada. Pero, claro, no soy de su partido.

Gracias. **(Aplausos.—Un señor diputado del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso: ¡Muy bien!).**

El señor **PRESIDENTE**: Bueno, tres minutos y estamos en 5:40.

Vamos con el Grupo Mixto. Señor Rego, tiene la palabra. Tres minutos y un poquito más.

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

Parece que lle gusta dicir «imos co BNG», pero si, efectivamente, imos co BNG.

Comezo por esa intervención do señor Palencia porque, efectivamente, eu entendo que sexa novo pero, como mínimo, debería informarse para non dicir cousas que non son verdade. Dígoo con diplomacia, podía dicir para non mentir, non? Para dicir cousas que non son verdade.

Primeiro: nós non somos socios de ninguén. Dos únicos que somos socios é de Galiza, dos galegos e das galegas. Nós asinamos un acordo de investidura. Ese era o noso compromiso no ano 2020 e cumprimos a nosa parte: asinamos un en 2023 e cumprimos a nosa parte e esperamos que o Goberno do Partido Socialista e de Sumar cumbran a súa. Pero se vostede, que non estaba aquí na anterior lexislatura, se tivese molestado en informarse un pouco, pois non diría que votamos sempre porque creo que deses que vostedes acostuman chamar socios fomos os que menos votamos a favor das propostas chegadas do Goberno, porque o noso criterio é votar a favor daquilo que cremos que beneficia a Galiza e que beneficia as maiorías sociais, e votar en contra do que cremos que non. E lamentablemente tivemos que votar en contra de moitas cousas, pero sobre todo non diría —e se tivese vergoña moito menos—, non diría que non hai descontos na AP-9 porque están en vigor e polo tanto debería informarse.

Eu non sei se a señora Pastor utiliza a AP-9 algunha vez, pero sabe que están en vigor. Segundo o previsto no acordo de investidura do ano 2020 descontos de até 50 % para usuarios e usuarias habituais que no novo acordo se amplían até 75 % e que esperamos que, no momento en que haxa Orzamentos, tamén se poñan en vigor e se apliquen á AP-53, autoestrada que vostedes fixeron de peaxe cando, ao mesmo tempo, o Goberno da Xunta de Galiza do BNG e do Partido Socialista inaugurou unha autovía libre de peaxe entre Lalín e Ourense. Vostedes fixeron entre Lalín e Santiago unha autoestrada de peaxe das máis caras do Estado español. Pero digo «se tivese vergonza non diría nada» porque, mire vostede, se hoxe pagamos peaxes na AP-9 é grazas ao Partido Popular, grazas a que un Goberno de Aznar o que fixo foi ampliar a concesión da AP-9 25 anos —díxeno antes— entre 2023 e 2048. Se pagamos menos do que establecen esas peaxes e os usuarios e usuarias habituais pagan menos é grazas ao BNG e aos acordos de investidura.

E sobre a transferencia, por Deus, que ten vostede ao lado a señora Ana Pastor, que, sendo presidenta do Congreso, bloqueou na Mesa a proposición de lei do Parlamento de Galiza para a transferencia da AP-9; nin sequera permitiu que fose debatida no Pleno. Teñan un pouco de vergoña naquilo que din. E na última lexislatura, o Partido Popular estivo co Partido Socialista demorando durante máis de dous anos a transferencia; é verdade que cambiaron no último momento e que lamentablemente o Partido Socialista non o fixo: decaeu pola fin da lexislatura. En todo caso, xa sabemos que o PP non ten vergoña. Esperemos que o PSOE cumpra.

Eu quería facer só unha referencia —que se me foi o tempo nestas cuestións—, algo que tampouco tiveron a oportunidade de citar antes, pero que me parece relevante: señor Puente, señor ministro, fixo moita referencia á redución de tempo na conexión con Madrid. Máis unha vez, parécenos ben, pero fíxese a preocupación da inmensa maioría dos galegos e galegas non é chegar media hora antes a Madrid: é moverse no seu territorio e moverse no Eixo Atlántico, entre Ourense e Santiago e A Coruña, e facelo con fiabilidade, sen demoras, sen atrasos. Entón, reiteramos esa demanda de que poñan en marcha actuacións urxentes e que nos digan en que consiste ese plan de puntualidade. A ver se é verdade que, dunha vez por todas, pois hai puntualidade e non atrasos dunha hora e media, como aconteceu onte na estación de Ourense.

E, por último, os trens nocturnos. Vostedes eliminaron os trens nocturnos co pretexto da pandemia. Algúns eran moi importantes no caso de Galiza. Por exemplo, Monforte-Barcelona, tamén o que ía ao País Vasco, no seu día a Madrid, etc. Agora din que, como por Madrid se chega moi rapidamente a Barcelona, non fai falta o tren nocturno, pero que acontece para aquelas persoas...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 48

Comienzo por esta intervención del señor Palencia, porque, efectivamente, yo entiendo que sea nuevo, pero, como mínimo, debería informarse para no decir cosas que no son verdad. Y lo digo con diplomacia, por no decir que miente, pero dice cosas que no son verdad. Primero, nosotros no somos socios de nadie; de los únicos que somos socios es de Galicia y de los galegos y de las galegas. Nosotros firmamos un acuerdo de investidura —ese era nuestro compromiso en el año 2020— y cumplimos nuestra parte. Firmamos uno en 2023, y cumplimos nuestra parte. Y esperamos que el Gobierno del Partido Socialista y de SUMAR cumplan su parte. Usted no estaba aquí en la anterior legislatura y si se hubiese molestado en informarse un poco, no diría eso, porque creo que, de los que ustedes llaman socios, somos de los que más votamos a favor de las propuestas llegadas del Gobierno. Nuestra filosofía es votar aquello que beneficie a las mayorías sociales y votar en contra de lo que creemos que no y, lamentablemente, tuvimos que votar en contra de muchas cosas. Sobre todo, no diría —y si tuviese vergüenza mucho menos— que no hay descuentos en la AP-9, porque están en vigor. Por lo tanto, debería informarse. No sé si la señora Pastor utiliza la AP-9 alguna vez, pero sabe que están en vigor, de acuerdo con lo previsto en el acuerdo de investidura del año 2020, descuentos de hasta el 50% para los usuarios y usuarias habituales. En el nuevo acuerdo se amplían hasta el 75% y esperamos que en el momento en que haya presupuestos también se pongan en vigor y se apliquen a la AP-53, la autopista que ustedes hicieron de peaje. Al mismo tiempo que el Gobierno de la Xunta de Galicia, del BNG y del Partido Socialista inauguró una autovía libre de peaje entre Lalín y Ourense, ustedes hicieron entre Lalín y Santiago una autopista de peaje de las más caras del Estado español. Pero digo que si tuviese vergüenza usted no diría nada, porque, mire usted, si hoy pagamos peajes en la AP-9, es gracias al Partido Popular, gracias a que un Gobierno de Aznar lo que hizo fue ampliar la concesión de la AP-9 veinticinco años —lo dije antes—, entre 2023 y 2048. Y si pagamos menos de lo que establecen estos peajes y si los usuarios habituales pagan menos es gracias al BNG y a los acuerdos de investidura.

Y sobre la transferencia, por favor, por Dios, que tiene usted al lado a la señora Ana Pastor, que, siendo presidenta del Congreso, bloqueó en la Mesa la proposición de ley del Parlamento de Galicia para la transferencia de la AP-9, que ni siquiera permitió que se debatiese en el Pleno. Tengan, por favor, un poco de vergüenza con aquello que dicen. Y en la última legislatura, el Partido Popular estuvo con el Partido Socialista ralentizando durante más de dos años la transferencia. Es verdad que en el último momento cambiaron y que, lamentablemente, el Partido Socialista no lo hizo y decayó por el fin de la legislatura. En todo caso, ya sabemos que el PP no tiene vergüenza. Esperemos que el PSOE cumpla.

Solo quería hacer una referencia —se me fue el tiempo con estas cuestiones— a algo que tampoco he tenido oportunidad de citar antes, pero que me parece relevante. El señor Puente, el señor ministro, hizo muchas referencias a la reducción de tiempo en la conexión con Madrid. Una vez más nos parece bien esto, pero fíjese que la preocupación de la inmensa mayoría de los galegos y galegas no es llegar media hora antes a Madrid, es moverse en su territorio y moverse por el eje atlántico, entre Ourense y Santiago y A Coruña, y hacerlo con fiabilidad, sin retrasos, sin demoras. Entonces, reiteramos esta demanda de que pongan en marcha actuaciones urgentes y que nos digan en qué consiste ese plan de puntualidad, a ver si es verdad que, de una vez por todas, hay puntualidad y no retrasos de una hora y media, como ocurrió ayer en la estación de Ourense.

Por último, ustedes eliminaron los trenes nocturnos con el pretexto de la pandemia. Algunos eran muy importantes en el caso de Galicia; por ejemplo, Monforte-Barcelona y también el que iba al País Vasco o, en su día, a Madrid, etcétera. Como ahora dicen que se llega muy rápidamente a Barcelona a través de Madrid, no hace falta nocturno, pero ¿qué pasa con aquellas personas...

El señor **PRESIDENTE**: Ten que ir rematando.

El señor **REGO CANDAMIL**: ... que prefieren viajar de noite directamente de Monforte ou da Coruña a Barcelona e non queren pasar por Madrid. En toda Europa están recuperando os trens nocturnos. Vostedes responderon a unha pregunta do BNG que non tiñan intención de facelo. Eu pídlle que revisen esa posición e que rectifiquen porque, para os galegos e galegas, é moi importante recuperar eses trens nocturnos e particularmente Monforte-Barcelona.

... que prefieren viajar de noche directamente desde Monforte o desde Coruña a Barcelona y no quieren pasar por Madrid? En toda Europa se están recuperando los trenes nocturnos. Ustedes respondieron a una pregunta del BNG que no tenían intención de hacerlo y yo les pido, por favor, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 49

revisen esa posición y que rectifiquen, porque para los galegos y galegas es muy importante recuperar esos trenes nocturnos, y especialmente el de Monforte-Barcelona.

El señor **PRESIDENTE**: Moitas grazas. (La señora Pastor Julián pide la palabra).

¿Sí, señora Pastor?

La señora **PASTOR JULIÁN**: Señor presidente, le pido la palabra por el artículo 61.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Con base en qué?

La señora **PASTOR JULIÁN**: Alusiones. Me llevará un minuto.

Señor presidente, solamente quiero decir, para que conste en el *Diario de Sesiones*, que el Gobierno del Partido Popular y esta ministra fueron quienes rebajaron por primera vez la autopista de peaje Pontevedra-Vigo, y que posiblemente no visite la provincia de Pontevedra ni viaje de Pontevedra a Vigo para comprobar lo que se hizo, bajando la vuelta gratis, que hoy sigue siendo así, Vigo-Pontevedra y Pontevedra-Vigo. Hay que conocer esa provincia, hay que conocer las infraestructuras y hay que conocer también a los que, por cierto, nunca quisieron infraestructuras modernas para Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, diputada.

Tiene la palabra ahora el Grupo Vasco (EAJ-PNV) por tres minutos ampliados, pero seamos todos responsables.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Muchas gracias. No creo que necesite más de tres minutos.

Nosotros también nos unimos a la petición que ha hecho el portavoz del BNG en relación con los trenes nocturnos, porque también se han eliminado los que pasaban por Euskadi —aquel que iba a Galicia y luego hacia Barcelona, y el que iba Lisboa—, que no sé por qué se han retirado y se han anulado esos trenes y no se han vuelto a incorporar al servicio.

Usted ha dicho, ministro, que en Euskadi se han invertido 1123 millones en inversiones ferroviarias, un 19% más que en los cinco años anteriores. Evidentemente, esto es un avance, pero, claro, se debe también a que no se ha invertido lo suficiente anteriormente. Entonces, ahora lo que hay que hacer es esprintar un poco para llegar a esos niveles de inversión y, sobre todo, no solo que figure en los presupuestos generales del Estado, sino que se ejecuten esas inversiones. Una cosa es que se ponga en papel y otra cosa es que se vea realizado en tiempo y forma.

Ha dicho usted que el objetivo prioritario es la conexión de Euskadi con España, pero es una línea, es un eje transeuropeo; también será que nos conectemos con Europa. Es decir, la conexión en alta velocidad también tiene que ir de Euskadi hacia el resto del Estado, pero, evidentemente, hacia el norte de Europa, que es uno de los nueve ejes prioritarios que se tienen que desarrollar. Y le repito que estamos perdiendo fondos europeos.

Usted ha dicho que han invertido 40 millones en carreteras en Euskadi, en túneles en Euskadi. No sé de dónde saca el dato. Yo creo que esos 40 millones los ha equivocado con los 40 millones que se les ha dado a Nafarroa, que le he dicho y le reconozco que bien, que está muy bien, que nos alegrábamos por ello. En Euskadi, ustedes en las carreteras vascas no han invertido porque son de titularidad foral; es decir, las inversiones que se han hecho en las carreteras de Gipuzkoa —usted se ha referido a la autovía de Donostia—, las ha realizado Bidegi con fondos propios de Bidegi y conseguidos gracias a los peajes que sí se cobran en los territorios vascos. Entiendo que se ha podido equivocar con el tercer carril ferroviario, o sea, con la tercera línea, pero no con los túneles. Los fondos a los que me refiero, los fondos europeos, tenían que ser destinados para adaptar los túneles del eje transeuropeo, aquellos que tenían una longitud superior a los 500 metros, para adaptarlos a la normativa europea. En la A-15, son todos túneles que tienen más de 500 metros y Gipuzkoa ya ha gastado 93 millones de euros en la adecuación de estos túneles. Hasta ahora, nosotros no hemos recibido dinero de los fondos europeos para ese destino. Entonces, creo que ha habido una confusión, que se ha podido equivocar con la tercera línea ferroviaria que va desde Astigarraga a Irún o si no que son los fondos que se están destinando a Nafarroa, de los cuales, evidentemente, nos alegramos.

Nada más, ministro. Esperamos poder colaborar en el futuro para que la movilidad sea sostenible, segura y conectada, como usted dice.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 50

El señor **PRESIDENTE**: Bildu no está. Turno para Junts. Tres minutos.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, senyor president. Senyor ministre, gràcies per les seves explicacions. Però primer començo per donar resposta al senyor César, portaveu socialista: no tingui cap mena de dubte, Junts per Catalunya estem aquí per parlar de Catalunya, defensar els interessos de Catalunya. Som un partit independentista, voldríem que totes les infraestructures de les que parlem aquí les poguéssim gestionar des d'allà, des de Catalunya, des de la proximitat, però, mentre no sigui així, combatrem frontalment aquest biaix inversor centralista de tants i tants anys i de tants governs.

Dit això, i el ministre hi ha fet referència: clar, tothom té la seva llista de greuges, és cert. Vostè té tota la raó, jo he tingut responsabilitats de Govern, és una mica esquizofrènic, això. Però, per què? Perquè al final tothom hem acabat tenint un vici, per dir-ho així, o establint com a mètode el debat sobre les opinions. No, agafem les xifres. Si la manera de saber si hi ha greuges o no és agafar les xifres, les dades. Jo he posat damunt de la taules dades que ningú no ha contradit. Vostè també ha posat damunt de la taula algunes dades que serveixen per contradir altres greuges. Agafem les dades d'una vegada, i si vostès agafen les dades s'adonaran que aquest biaix inversor és terrible, és criminal. Canvis de tendència. Ministre, en nosaltres trobarà un grup que reconeixem quan hi hagi un canvi de tendència, i és veritat que aquests últims anys s'han activat algunes actuacions que feia deu, quinze, vint anys que estaven parades. Hi ha un cert canvi de tendència. Però aquest canvi de tendència en el sentit d'activar algunes actuacions que portaven molts anys parades no es nota en el volum inversor. Aquests últims anys no s'han notat tampoc en el volum inversor, i s'ha continuat amb aquesta situació que jo li explicava.

Breument, per parlar d'això, d'obres parades o d'infraestructures pendents: xarxa viària. A vegades es criminalitza la xarxa viària perquè no se l'associa amb reducció d'emissions, quan en vehicle elèctric, en transport públic o en transports de mercaderies o en mobilitat obligada la xarxa viària és molt important i és molt necessària, especialment en territoris com, per exemple, el Pirineu. L'eix pirinenc és una de les grans infraestructures pendents acabades des de fa molt de temps, però també la B-40, la mal anomenada B-40, que nosaltres diem Ronda Vallès, que estan vostès parlant amb el Govern de la Generalitat a veure com acorden la manera que la Generalitat acabi aquesta obra; la nacional 240, ahir hi va haver un altre accident, és un punt negre; la 230, la nacional 2. Bé, i del servei? I acabo. Parlem molt d'infraestructures i poc de serveis. Cal parlar més de serveis. En el meu territori tenim, per exemple, en el terreny de l'alta velocitat, llarga distància, ministre, el servei és de molta qualitat. En l'alta velocitat, mitja distància, el servei ha perdut qualitat i hi ha situacions que s'han de resoldre. A Lleida, concretament, tenim uns Avant, un alta velocitat, mitja distància, on falten places, que no s'ha recuperat el servei d'abans de la pandèmia, cal corregir-ho. Les parades de l'Euromed. Vostè diu: «no es pot fer tot i no hi ha recursos per a tot». Té tota la raó, però és que l'Euromed passa per davant de l'Aldea i no para; s'han de recuperar les parades de l'Euromed. O hi ha que sortir del tren Saragossa-Binèfar a Lleida, però a Almacelles passa un tren d'aquesta línia que no para. És que per pocs diners es podria millorar molt l'oferta de serveis a la ciutadania, i no es fa per criteris que jo realment, sincerament, no entenc.

Per tant, hi ha molta feina a fer i esperem, clarament, des de Junts per Catalunya, que això tingui aquest canvi de tendència del que vostè diu. Gràcies.

Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, gracias por sus explicaciones. En primer lugar, con una respuesta al señor César, el portavoz socialista. No le quepa duda, Junts per Catalunya está aquí para hablar de Cataluña y para defender los intereses de Cataluña, somos un partido independentista. Nos gustaría que nosotros pudiésemos gestionar desde Cataluña, desde la proximidad, todas las infraestructuras que tratamos aquí, pero, de no ser así, combatiremos frontalmente ese sesgo inversionista centralista de tantos años y tantos gobiernos.

Dicho esto —el ministro ya ha hecho referencia—, cada uno tiene su lista de agravios y tiene usted toda la razón, es un poco esquizofrénico, cada uno tiene sus responsabilidades. Pero ¿por qué? Porque, a fin de cuentas, todos tenemos en cierto modo un vicio, estableciendo un método del debate sobre las opiniones. Basémonos en las cifras. Para ver si hay agravio o no, basta con ver las cifras, los datos. Yo los he puesto sobre la mesa, datos que nadie ha contradicho. También usted ha puesto otras cifras que sirven para contradecir otros agravios. Por ejemplo, los datos; aprovechémoslos de una vez y si los ven, verán que este sesgo de inversiones es terrible, es criminal.

Cambios de tendencia. Sí, en nosotros encontrará un grupo que reconoceremos cuando se produzca un cambio de tendencia, y es cierto que en los últimos años se han activado algunas intervenciones que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 51

hacia diez, quince o veinte años que estaban paradas, y sí que hay un cierto cambio de tendencia, pero ese cambio, en cuanto a activar algunas actuaciones que llevan mucho tiempo paradas, no se ha visto en el volumen de inversiones. En estos últimos años tampoco lo hemos visto en el volumen de inversiones y se ha continuado con la situación que ya explicaba.

Rápidamente, para hablar de infraestructuras pendientes. La red viaria. A veces se criminaliza la red viaria porque no se la asocia con una reducción de emisiones. En el transporte público de mercancías o en la movilidad obligada la red viaria es muy importante y necesaria, en especial en territorios como el del Pirineo, el eje pirenaico. Es una de las grandes infraestructuras que está pendiente de terminar desde hace mucho tiempo, pero también la B-40, la que nosotros llamamos Ronda del Vallés. Ustedes están hablando con el Gobierno de la Generalitat para ver cómo acuerdan una manera para que la Generalitat termine esta obra. También la N-240. Ayer tuvimos otro accidente en la 230, la N-II.

Se habla mucho de infraestructuras y poco de servicios. Hablemos de servicios. En mi territorio, cuando hablamos del tren de alta velocidad y larga distancia, el servicio es de muy buena calidad; en el de alta velocidad de media distancia, el servicio ha perdido calidad y hay situaciones que deben resolverse. En Lleida, por ejemplo, tenemos Avant para media distancia de alta velocidad, en el que no hay plazas. No se ha recuperado el servicio de antes de la pandemia y es algo que debe corregirse. Las paradas del Euromed. Usted dice que no se puede hacer todo y que no hay recursos para todo, y tiene toda la razón, pero es que el Euromed pasa por delante de Lleida y no para. Debemos recuperar las paradas que tenía Euromed. O también el tren Zaragoza-Binéfar-Lleida. En Basselles pasa un tren de esa línea que no para allí. Con poco dinero podría mejorarse mucho la oferta de servicios a la ciudadanía, y no se hace por criterios que yo, sinceramente, no entiendo. Con lo cual, queda mucho por hacer y esperamos en Junts per Catalunya que se produzca ese cambio de tendencia del que usted hablaba.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Turno ahora para el Grupo Parlamentario Republicano.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: (Realiza su intervención en catalán).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Es ahora el turno del Grupo Parlamentario SUMAR.

El señor **IBÁÑEZ MEZQUITA**: Bon dia, moltes gràcies, presidente.

En su intervención, el señor ministro nos proponía un acuerdo de infraestructuras de país que era francamente difícil por la falta de empatía entre comunidades autónomas. Yo voy a proponerle una ayuda. Quieren invertir 128 millones de euros en 3 kilómetros en Paterna, que entra en La Cañada, para ampliar el baipás de Valencia y los vecinos y los ecologistas no queremos. Aproveche esos 128 millones y destínelos a la conservación de carreteras. Por ir a los datos, según la Asociación Española de la Carretera, las carreteras valencianas son las penúltimas peor conservadas. Por tanto, si no vienen a Valencia, pueden ir a Aragón, donde, por ejemplo, en la N-260, por Huesca, hay tramos donde se va a 20 por hora. Por tanto, vayamos a datos, seamos solidarios y prioricemos las infraestructuras de lo que realmente quieren los vecinos y las vecinas.

Señor ministro, el otro día hablaba de sobreactuar y sobreactuar es **(continúa su intervención en valenciano)**.

En cambio, señor ministro, cuente con nosotros para seguir avanzando en ciudades más amables, que destinen más del 20 % de su espacio público para los peatones y las familias. Ahí comparto con usted la preocupación del desmantelamiento de carriles bici, de zonas de bajas emisiones, de peatonalizaciones que están haciendo gobiernos ultras en Alicante, Elche, Valencia. En Valencia fuimos ejemplo de cómo se podía convertir una ciudad mediterránea a la manera de vivir mejor. Dejemos de subvencionar el coche privado y continuemos avanzando en la universalidad del transporte público.

Señor ministro, somos conscientes, como ha explicado, de que se ha hecho un gran esfuerzo por apostar por el ferrocarril y por descarbonizar el transporte: la mayor compra de trenes de nuestra historia, la electrificación de vías —ojalá llegue pronto a Buñol y Utiel—, pero le pido que vaya más rápido. Por eso es importante que se priorice el corredor mediterráneo y la línea Sagunt-Zaragoza, claves para nuestra industria; que se ejecuten y amplíen mejor las cercanías del Plan 2017-2025, priorizando la conexión del aeropuerto de L'Altet con Alacant y Elx, cumpliendo con el acuerdo que existe en la ciudad de la variante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 52

Torrellano; el histórico tren de la costa y que se asuma el compromiso público para soterrar el punto negro ferroviario más peligroso de España, el paso de Alfafar, que se ha comentado anteriormente. Y, por cierto, en el tema de cercanías, lástima que el Gobierno ultra de Mazón no quiera la transferencia de cercanías y hayamos perdido una oportunidad para el autogobierno.

Voy terminando. Señor ministro, seamos valientes: descarbonicemos el transporte y apostemos por luchar contra el cambio climático de la mano de la ciencia. Por eso, es importante restringir la llegada de macrocruceiros que colapsan y contaminan nuestras ciudades. Sustituyamos ya los vuelos cortos, donde sea posible, por una alternativa en tren y, como mínimo, ya que pedimos un gran esfuerzo al conjunto de la ciudadanía para luchar contra el cambio climático, linchemos a impuestos a aquellos que vuelan en *jet* privado.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario VOX.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Gracias, señor Besteiro.

Con el permiso del señor Ramos, hablaré de aquello que me parezca en el ejercicio de mi libertad de expresión.

Conociendo su talante, señor ministro, la verdad es que en algunos momentos el tono de su intervención me ha parecido absolutamente enternecedor, sobre todo cuando ha propuesto este pacto de consenso, este pacto de mínimos, el no generar grandes expectativas y ver cómo le responden sus socios de legislatura. Yo creo que es absolutamente divertido. En realidad, y en el fondo, yo pienso que también sería importante que existiera, como le he dicho al principio, un pacto en materia de infraestructuras que tuviera un análisis global y que se supiera exactamente analizar cuáles son las necesidades de cada uno de los territorios. Un poco mejor dicho que lo que decía el señor Ramos. Es decir, saber exactamente cuáles son las necesidades de todo el territorio español y priorizar aquellas que tienen mayores dificultades de conectividad.

Permítame que le haga una pregunta directa, señor ministro. ¿Usted considera que transferir competencias garantiza una mejor gestión? Porque, en el caso de Cataluña, yo tengo mis dudas. Sinceramente, tengo mis dudas. Y además de que tengo mis dudas, ustedes también las tenían, porque cuando se hablaba de transferir las cercanías la ministra Raquel Sánchez lo negó reiteradamente. Ustedes han cambiado de opinión, supongo que porque siete votos tiran bastante más que mantener el criterio, pero lo cierto es que negaron sistemáticamente ese traspaso con una razón tan clara como que afectaba al tráfico y al tránsito entre comunidades autónomas. Hoy usted dice que lo que va a utilizar es fomentar esos traspasos a las diferentes comunidades autónomas, siguiendo el modelo de Cataluña —ahora hablaré del modelo de Cataluña—, y mucho me temo que se va a hacer realidad eso que yo le decía en mi intervención: que Renfe y ADIF, las dos empresas nacionales, se van a convertir en diecisiete servicios regionales. Le decía que transferir competencias no conlleva una mejor gestión, porque cuando ha hablado del corredor mediterráneo me ha parecido entender que usted tenía prevista una inversión de 16 000 millones de euros en el corredor mediterráneo. Tengo que decirle que esta es una infraestructura absolutamente necesaria, sobre todo para la conectividad del ámbito mediterráneo, pero también para el transporte de mercancías y que reclaman todas las patronales empresariales para garantizar esa mejora y ese avance de la competitividad en España. Mire, 16 000 millones de euros es la misma cantidad que el Gobierno catalán ha despilfarrado en la línea 9 del metro, 16 000 millones de euros en total. Por eso le digo que no sé yo si lo de transferir competencias es garantía de una mejor gestión. Yo creo que no.

Por otro lado, también quería preguntarle en qué se basa usted para decir que no estamos pagando por contaminar, porque los impuestos medioambientales han crecido exponencialmente en los últimos años. Exponencialmente, sobre los hidrocarburos, sobre los vehículos de tracción mecánica, y eso afecta a actividades cotidianas, generalmente, en el sector de pequeños empresarios y autónomos y genera un incremento del coste notable. Entonces, si ustedes pactaron primero peajes y luego lo cambiaron por impuestos medioambientales, yo me pregunto: ¿dónde está ahí la cábala? ¿Cómo me dice usted que no han establecido impuestos por contaminar cuando realmente han crecido en el último periodo exponencialmente?

Después quería comentarle el tema del transporte gratis. Usted ha dicho que no hay nada gratis, pero resulta que establecen un plan de bonificación de los abonos o de gratuidad de acceso al transporte público. Ha dicho que esa era una medida de mejora. De mejora siempre y cuando se aplique bien, pero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 53

créame: los abusos que se han cometido han generado pérdidas. Yo le he preguntado si ustedes han contabilizado las pérdidas que esos abusos han producido y usted me dice que han aplicado medidas. Hombre, si las medidas son aplicar una fianza de 20 euros e incautar el tique al señor que incumple, no sé si eso va a ser muy eficiente. Hay muchas empresas que habían abusado, precisamente, de la compra masiva de esos tiques y luego esa multa o esa racionalización del gasto no les ha servido para nada porque no les importa, no les causa un menoscabo importante.

Hablando de todo, cuando hablaba de Extremadura, decía: Hemos avanzado mucho en el tren de alta velocidad, hemos hecho grandes inversiones en Extremadura. Oiga, ustedes llevan gobernando Extremadura desde el año 1983. ¡Desde 1983, señor Puente! Ya no le pido que Extremadura tenga un tren de alta velocidad, porque entiendo las dificultades, pero ¿no han tenido tiempo de hacer avanzar las inversiones para que Extremadura tenga un tren que por lo menos garantice un transporte ágil y eficaz? Yo creo que tiempo han tenido de sobra, porque ese Gobierno de la Comunidad Autónoma de Extremadura también se ha solapado con otros gobiernos del Partido Socialista en el Gobierno de España y las inversiones podrían haber llegado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Usted dice que no le gusta cómo se gobierna la Comunidad de Castilla y León. Pues, mire, en el *ranking* educativo están los primeros y Cataluña va la última. Pero mirando datos, en el *ranking* de inversión social también van de los primeros y Cataluña también va la última. En cuanto a modelos de gestión, yo creo que hay mucho que aprender.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El último turno es para el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: El Partido Popular ha pedido que diéramos datos sobre el tren de Extremadura, el ministro los ha dado, pero yo voy a hacer otra referencia que creo que al Partido Popular le va a gustar, y bastante. En el año 2013, la ministra Ana Pastor, que fue ministra de Fomento por el PP entre 2011 y 2016 —y digo en el año 2013—, anunció que el AVE llegaría a Extremadura en el año 2015. Y yo me pregunto: ¿la engañaron o nos engañó a los extremeños? Y como decía el Partido Popular que no hemos asumido que hoy en día no tengamos el Gobierno de Extremadura, le diré una cosa: ganamos las elecciones, pero asumimos cuál es la dinámica parlamentaria. Nunca habrá escuchado a un diputado del Partido Socialista llamar a la presidenta de Extremadura okupa. Nunca habrá escuchado a un diputado del Partido Socialista llamar a la presidenta de Extremadura presidenta ilegítima. ¿Por qué? Porque los socialistas creemos en la democracia. La diferencia con el Partido Popular es que el Partido Popular solo cree en la democracia cuando le dan la razón, y cuando no le dan la razón, la intentan reventar, y creo que los ciudadanos tienen que ser conscientes de ello. Eso es lo que se llama demócratas de pacotilla, igual que cuando levantan la bandera de España intentando mostrar que son más españoles que el resto, cuando permanentemente, con sus políticas, están enfrentando a unos ciudadanos con otros. Eso no es defender a España. No es defender a España enfrentar unos territorios con otros, enfrentar a unos españoles con otros.

Termino con una reflexión. Entiendo que la portavoz de VOX es nueva en esta Cámara, nueva en la política nacional, pero tiene que ser consciente de que las infraestructuras ferroviarias en este país las hace el Gobierno de España, no la comunidad autónoma. ¡Ya nos hubiera gustado a nosotros que, gobernando en Extremadura tantos años, pudiéramos haber hecho, con recursos de todos los españoles, esas obras! Y, además, voy a hacer una referencia a algo que sí hicimos los socialistas. Hay una autovía, la de Cáceres-Badajoz, que hoy en día es competencia del Estado y que van a pagar todos los españoles. El Partido Popular quería que solo lo pagáramos los extremeños. ¿Y por qué ha hecho eso el Partido Socialista? Porque cree que la igualdad de oportunidades tiene que ser la base de la gestión que haga un gobierno.

Por eso, voy a defender en esta Cámara, como he hecho en otras ocasiones, que Cataluña cuente con los servicios ferroviarios de cercanías que merece, porque hoy en día no tiene un buen servicio ferroviario de cercanías, como se ve en las incidencias, como se ve en las inversiones que no hizo el Partido Popular, aunque se comprometió a hacerlas. Yo voy a defender como extremeño que Galicia deje de pagar ese alto peaje que pagaba con el Partido Popular, porque el Gobierno socialista ha impulsado las bonificaciones para que paguen mucho menos. Yo voy a defender como socialista que en la provincia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 54

de Málaga las cercanías mejoren. Yo voy a defender como socialista que los asturianos se sientan igual de españoles que el resto. Yo voy a defender en esta Cámara, como he hecho siempre, que todos los españoles, a través de las infraestructuras, nos sintamos iguales y tengamos las mismas oportunidades.

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para concluir el debate y contestar, tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Muchas gracias. Gracias, de nuevo, por el tono.

Dice el señor Palencia que no ha pedido mi dimisión. En fin, no me quiera usted tan mal, porque que pidan ustedes mi dimisión puntúa, créame, así que no me quiera usted tan mal. **(Risas)**. Me han dicho que la petición de dimisión puntúa, y ya la reprobación debe ser la leche, así que no se corte, si tiene que pedir la dimisión, no se lo voy a reprochar. **(El señor Palencia Rubio: Digo que ya se la han pedido otros compañeros suyos. Yo, todavía, no)**. Ah, ya; esa también puntúa.

Ha hecho usted algunas preguntas que es verdad que no he respondido en la primera intervención. Le pido disculpas, porque tenía previsto contestar algunas de ellas y la verdad es que se me ha pasado. El tema de la Cruz Roja, el de la gestión de las salas de asilo de los aeropuertos. Mire, esto no es opinable. La Ley 12/2009, de 30 de octubre, que regula esta materia, establece quién tiene la competencia, y es el Ministerio del Interior. AENA se limita a poner las salas y prestar servicios básicos de infraestructura (luz, climatización). Eso es lo que hace AENA. Nosotros no tenemos competencia. **(El señor Palencia Rubio: ¿Limpieza y seguridad?)**. Yo no sé lo que ha dicho el ministro del Interior, yo le digo lo que dice la ley y le digo la responsabilidad que tiene AENA en esta cuestión. Sí le digo que no me gusta, y la sensibilidad que tiene mi partido en materia de derechos humanos y en materia migratoria está fuera de toda duda. Por tanto, me alegro de que ustedes se incorporen a esa preocupación, que yo creo que no han tenido de manera tan intensa cuando les ha correspondido a ustedes gobernar.

Me alegro de que ratifique usted en su respuesta que yo nunca he insultado al señor Feijóo, porque mire que le he dicho: dígame concretamente qué insultos. No ha dicho ninguno, es evidente que tengo razón. Es evidente que nunca lo insulté.

Y estoy encantado de viajar con usted de Ávila a Madrid, pero sí quiero decirle que no son dos horas, es una hora y veintisiete. **(El señor Palencia Rubio: Usted coge el rápido)**. A lo mejor es que no lo coge usted mucho y por eso no sabe lo que dura, pero es menos de una hora y media y son dieciocho trayectos de ida y dieciocho de vuelta. Estaré encantado... **(El señor Palencia Rubio: Esta mañana, casi tres horas)**. ¡Hombre, claro, si hay incidencias, por supuesto! Estaré encantado de hacer ese viaje con usted, seguro que será provechoso y que seguramente podremos encontrar puntos de entendimiento, algunos muy necesarios, como en el tema de la ley de movilidad sostenible.

Tampoco he contestado a alguna de las cosas que se habían formulado en relación, por ejemplo, con el cercanías de Málaga. Quiero decirles que nuestro compromiso es claro: nosotros vamos a ampliar las frecuencias, es en lo que estamos trabajando. Nos hemos fijado un objetivo en la línea C-1, que es bajar de los veinte minutos actuales a quince y, si podemos, a menos. Estamos trabajando en la doble vía, porque para mejorar las frecuencias necesitamos pasar de un servicio que tiene en mucho de su trazado una única vía a uno de vía doble. Pero estamos en ello y vamos a cumplir con ese compromiso.

Quería decirle al señor Rego —se ha marchado—, en relación con las incidencias en los servicios prestados en Galicia, que pronto vamos a tener una reunión. Hemos tenido hace poquito una con los usuarios de Castilla y León, vamos a tener otra con los usuarios de Galicia para poner en común con ellos las soluciones que tenemos pensadas para mejorar las incidencias que se producen en Galicia. Me hablaba de una reciente y es que, claro, si se cae un transformador próximo a una estación, tenemos un parón de una hora. Me temo que son cosas que, lamentablemente, no son tan fáciles de prever; no sé si de evitar, pero, desde luego, son difíciles de prever.

Y plantean una cuestión general que a mí me gusta, que es el tema de los trenes nocturnos. Conviene que hagamos un poco de pedagogía con esto. Los trenes nocturnos se suprimieron, fundamentalmente, porque perdían mucho. Los trenes nocturnos perdieron en su último año de funcionamiento 40 millones de euros. El servicio de trenes nocturnos no es un servicio público, es un servicio comercial y, por tanto, tiene que atender a criterios estrictamente comerciales, de rentabilidad. A más a más, en este momento tenemos un problema y es que no tenemos trenes para dar el servicio de trenes nocturnos. Los que teníamos en este momento se están reconvirtiendo y serán los próximos 107. Cuando tengamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 55

los 106 Abril en servicio, vendrán los 107, y estos son los que se están condicionando en este momento para convertirse en los nuevos 107 y dar servicio. Para el que no sabe de trenes, el profano en la materia, la parte exterior de los trenes se aprovecha, se conserva, se renuevan completamente de manera interna, pero la estructuras sirven, y eso es lo que se está haciendo con los trenes nocturnos que quedaban en nuestro país. No obstante, hay algunos elementos —lamento que el representante del BNG no me haya escuchado— que van a mejorar —y es importante también que se tenga en cuenta de cara a Cataluña— la red radial y la van a convertir en una red más mallada, que pueden servir de base para que en el futuro, siempre con un estudio de rentabilidad previo, podamos poner trenes nocturnos que vayan desde Galicia a Cataluña o hacia el País Vasco. Yo creo que eso será posible.

Planteaba el representante de Junts esa disyuntiva de calidad entre los AVE de larga distancia y los AVE de corta o media distancia. Bueno, el producto Avant es un producto óptimo que se está copiando en toda Europa, nos lo están copiando en todas partes. Pero el problema que tiene esa línea concreta ahora mismo —creo que es la línea de Lleida a la que se refiere— es de ocupación, de uso indebido de abonos, etcétera. Bueno, tomo nota, vamos a intentar mejorarlo, pero no es el producto, no es un problema de los trenes Avant; el modelo Avant, como digo, nos lo están intentando copiar en todas partes, es un modelo de éxito.

En cuanto al precio, decía la representante de Esquerra que se dan situaciones llamativas: precio de 20 euros Barcelona-Madrid y 100 euros desde Lleida. Nosotros no podemos intervenir en esto, el mercado está liberalizado, como saben, y las operadoras hacen ofertas comerciales que captan clientes también a través de las políticas de precio o que también operan en función de la demanda. Es lo mismo que en el avión, rara vez nos encontramos con el mismo precio entre dos pasajeros distintos; cada pasajero y cada precio se va adaptando a la oferta y la demanda, como se corresponde con un mercado completamente liberalizado.

Respecto a la conservación de las infraestructuras, hablaba el representante de SUMAR de la necesidad de invertir más en conservación de carreteras. Lo he subrayado al principio: estamos en un momento en el que sigue haciendo falta la construcción de algunos tramos nuevos de autovía y de carretera, pero sobre todo en este momento el reto es la conservación. En el pasado ejercicio se destinó la cifra récord histórica de 1548 millones de euros —hablo de cantidades ejecutadas— en conservación de la red viaria en nuestro país. Para también establecer una comparativa, en el año 2018 la cifra fue de 786 millones, es decir, hemos duplicado la cifra destinada a la conservación de carreteras, de infraestructura viaria, en nuestro país, pero es evidente que es ahí donde tenemos que volcar el máximo de los esfuerzos. Y quiero subrayar el volumen de ejecución, un 96% en cuanto a construcción y un 98% de ejecución en cuanto a mantenimiento. Es decir, en esto, afortunadamente, el funcionamiento de la Dirección General de Carreteras es muy bueno, es óptimo.

Sobreactuar. Cita mis palabras en relación con el tema del puerto de Valencia. Yo creo que no soy una persona que carezca de credibilidad en materia medioambiental. De hecho, mi precio he pagado por ello en mi trayectoria como alcalde, ahí está la transformación de la movilidad de Valladolid. Soy un firme defensor de la conservación del planeta, muy lejos de los negacionistas, pero sí creo que hay ocasiones en las que simple y llanamente los argumentos no se sostienen, y es un debate que podemos tener y que seguramente tendremos ocasión de tener en relación con este caso. ¿Por qué digo esto, por qué digo que no se sostiene? El puerto de Valencia es una infraestructura que tiene un grado de desarrollo altísimo. Es decir, lo que se va a hacer ahora no es una incorporación muy relevante desde el punto de vista medioambiental. Ya la primera de las terminales produjo una incidencia importante en las playas del sur de Valencia. La primera, pero es que de esa hace ¿cuánto?, ¿treinta años? Después se han ido añadiendo terminales. Esta que se incorpora ahora, desde el punto de vista del daño medioambiental que se pueda producir a los flujos norte-sur que influyen en las playas del sur, es prácticamente irrelevante. ¿Por qué? Porque el daño ya lo hicieron las terminales que se construyeron previamente. Esta es una cuestión difícil de rebatir, es hasta fácil verla en una ortofoto. Lo que estamos haciendo ahora en Valencia desde el punto de vista medioambiental y a los efectos del daño que se pueda producir en la Albufera y en las playas del entorno es prácticamente inocuo, el daño ya estaba hecho. Ahí es donde hay que intervenir, y se lo decía al representante de VOX: ahí es donde se ha empezado a intervenir con la inversión de 30 millones de euros en las playas de El Saler, que han tenido un resultado evidente, está a la vista. Pero si analizamos el proyecto no desde la óptica de su influencia en las playas del entorno, que, como digo, ya está hecho el daño, y lo analizamos desde el punto de vista de las emisiones de CO₂, convendrá conmigo que esta terminal va a mejorar el traslado de las mercancías desde el barco hasta el tren. ¿Por qué? Porque el tren

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 56

no es un medio de transporte de baja intensidad; el tren necesita masa crítica. Si en puerto somos capaces de concentrar un mayor volumen de mercancías y dotar a la terminal de acceso ferroviario, estaremos en mejores condiciones de suprimir camiones de traslado de las mercancías y mejorar la incorporación de esas mercancías al tren. En fin, trato de hacer un debate racional, de verdad. Sinceramente, yo creo que culpar a la terminal de Valencia de la infertilidad, en fin, un poquito de sobreactuación sí que es, pero lo que sí creo sinceramente es que no se es muy riguroso.

¿Ustedes dicen que no se va a hacer? Bueno, la obra está en licitación y se adjudicará. Si la paran los tribunales, qué vamos a decir, oiga, este es un Estado de derecho y ya está. Si no, seguiremos adelante, porque creemos que estamos haciendo lo correcto, de verdad, desde el punto de vista económico, desde el punto de vista social y también desde el punto de vista medioambiental. Que quede claro: no hay en este ministerio un ministro que prescindiera de los condicionantes medioambientales. Y le pongo un ejemplo bien reciente, con el que no quiero hacer demagogia, de verdad lo digo, ni busco meter el dedo en el ojo a nadie: estábamos afrontando una obra de una estación pasante en Atocha, hubo reclamaciones en relación con la tala de arbolado y buscamos una alternativa. Siempre que haya una alternativa medioambiental mejor, este ministerio la va a trabajar, siempre. Por tanto, no tengan ninguna duda de que si yo creyera que la operación del puerto de Valencia es una operación dañina para el medioambiente, para el ecosistema, no la llevaría adelante. Ténganlo claro.

En cuanto a la reflexión sobre si ceder competencias supone una mejor gestión, este es un debate muy interesante, casi le diría que este es un debate orgánico o cibernético; la gestión de los órganos vivos, España como país, España como órgano, como organismo vivo que hay que gestionar. Pues ningún organismo vivo tiene una gestión totalmente centralizada, los organismos vivos tienen capilares, tienen sensores, tienen puntos de conexión con otras realidades y se gestionan de manera descentralizada. Y eso es España, España es un organismo complejo que no se puede gestionar de forma centralizada. Por tanto, digo sí, creo que la cesión de competencias, siempre que sea cabal, siempre que se produzca de manera racional, conduce a una mejora del resultado. Y la realidad es incontestable, este país ha avanzado en cuarenta años gracias a muchas cosas, pero una de ellas ha sido sin duda alguna la descentralización. Esto no lo podemos obviar, la descentralización ha servido para gestionar este organismo tan complejo, tan diverso, con geografías cambiantes, con lenguas distintas, con sensibilidades diferentes, con problemática tan distinta, gracias a la descentralización, porque ha permitido entender mejor esa realidad y, por tanto, ha permitido abordarla mejor. Por tanto, sí creo que la descentralización, que la cesión de competencias puede conducir a una mejor gestión. Claro, también depende de quién asuma las competencias. Pero si lo analizamos desde el punto de vista del sistema, desde un punto de vista sistémico, sí creo firmemente que la cesión de competencias conduce a una mejor gestión.

Habla usted de Extremadura. El Gobierno extremeño no construye ferrocarriles. O sea, no pongamos en el deber de los gobiernos autonómicos extremeños el déficit de infraestructuras ferroviarias, porque es una responsabilidad del Gobierno de España, que es el único que construye estas infraestructuras. Y concluyo diciéndole que sí, Castilla y León está bien en el *ranking* educativo, pero también está mal en otras cosas. En *ranking* de despoblación, en *ranking* de desierto demográfico, no estamos muy bien. En todo caso, yo no soy la oposición ni del Gobierno de Cataluña ni del de Castilla y León; los ciudadanos de esos territorios han decidido quién quiere que les gobierne. Si en Castilla y León gobierna el Partido Popular, será porque los ciudadanos están satisfechos con su gestión, es que no tengo nada más que decir, y si en Cataluña gobierna Esquerra y en otras ocasiones ha gobernado Junts o ha gobernado el PSC, será porque en cada momento los ciudadanos así lo han considerado. Por tanto, yo no tengo nada que decir al respecto. A mí, como castellano y leonés, no me gusta y tengo mi opinión, pero respeto a quien gobierna en cada territorio y trataré de entenderme con todos aquellos que los ciudadanos hayan elegido, la presidenta de Extremadura, el presidente de Valencia o el presidente de Galicia, trataré de entenderme con todos. Y, oiga, el que no quiera entenderse conmigo, pues ¡qué le vamos a hacer! Yo ya he dicho —lo dije una vez— que entenderse conmigo era mucho más fácil que no entenderse. Soy una persona dialogante; ahora, si no quieren entenderse conmigo, tampoco es tan difícil no entenderse, tampoco es tan difícil llevarse mal. Yo prefiero que nos llevemos bien, sinceramente. Y como el movimiento se demuestra andando y vamos a tener ocasión de tratarnos y de avanzar, verán ustedes que soy un ministro accesible, dialogante, que va a escucharles. Ustedes me plantearán muchas cosas de sus territorios, de cada rincón, y ahí estaré para intentar responder y para intentar mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas de este país, que es para lo que estoy aquí; ni para insultar, ni para ser mamporrero, ni para enfrentarme con nadie, sino para mejorar este país que es España, que creo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 43

24 de enero de 2024

Pág. 57

todos tenemos en mente mejorar con nuestras ideas y desde nuestras particularidades, pero ese es el objetivo último que perseguimos. Nada más y gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. En nombre de esta Comisión, le agradecemos su presencia aquí y sus explicaciones.

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

Era la una y veinticinco minutos de la tarde.

En el caso de las intervenciones realizadas en las lenguas españolas distintas del castellano que son también oficiales en las respectivas Comunidades Autónomas de acuerdo con sus Estatutos, el *Diario de Sesiones* refleja la interpretación al castellano y la transcripción de la intervención en dichas lenguas, facilitadas por los servicios de interpretación y transcripción.

cve: DSCD-15-CO-43