



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 89

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a ESTHER PEÑA CAMARERO

Sesión núm. 4

celebrada el martes 9 de abril de 2024

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Modificación del orden del día	2
Proposiciones no de ley:	
— Relativa al impulso de la competitividad del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000092)	2
— Sobre la mejora y ampliación del cercanías en el corredor Zaragoza-Huesca como apuesta para la descarbonización del transporte. Presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. (Número de expediente 161/000226)	5
— Para reforzar la cobertura de servicios de transporte de pasajeros por carretera en la España rural. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/000259)	10
— Para instar al Gobierno a cambiar el nombre de la estación de tren de Barcelona-Sants, añadiéndole el de Montserrat Caballé para rendir homenaje a la soprano. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000284)	13
— Por la que se insta al Gobierno a realizar un análisis de la vulnerabilidad de toda la red de carreteras española, para cuantificar la amenaza real de los impactos vinculados al cambio climático. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000485)	16

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 2

— Relativa al establecimiento de coeficientes reductores para rebajar la edad de jubilación de los trabajadores del sector de conductores profesionales. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/000528)	19
— Para impulsar un pacto por las infraestructuras y el transporte. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000544)	23
— Para una movilidad en alta velocidad al servicio de las personas. Presentada por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya. (Número de expediente 161/000551)	28
— Para convertir la vía férrea Ruta de la Plata en un corredor ferroviario de velocidad alta de tráfico mixto priorizando el tramo Astorga-Plasencia. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000069)	31
Votaciones	35

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

MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días.

Comenzamos la sesión de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible, pero antes de hacerlo quisiera comentar la solicitud de petición de cambio por parte del Grupo Parlamentario Popular, para que el primer punto del orden del día pase al final de la sesión. Los que se han dirigido a la Mesa no han tenido ningún problema. ¿Alguien tiene alguna objeción? (**Denegaciones**).

Pues, si les parece, pasamos el punto 1.º al final.

Antes de empezar, quiero recordarles los tiempos de intervención que acordamos en la pasada sesión de la Comisión: seis minutos para el grupo proponente, cuatro minutos para el grupo que presenta enmiendas y dos minutos y medio para la fijación de posición.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— RELATIVA AL IMPULSO DE LA COMPETITIVIDAD DEL REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000092).

La señora **PRESIDENTA**: Comenzamos, sin más dilación, con el punto número 2. Proposición no de ley relativa al impulso de la competitividad del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Tiene la palabra el señor Rojas.

El señor **ROJAS MANRIQUE**: Gracias, presidenta.

Buenos días. Señorías, la dimensión naviera de España, medida por la flota mercante bajo bandera española, está muy por debajo del peso económico en Europa. Por una parte, en términos de PIB, España es el cuarto país del Espacio Económico Europeo y el segundo en tráfico portuario, ligeramente por delante de Italia y de Francia. Sin embargo, ocupamos el puesto número catorce por flota de pabellón nacional. Estos países utilizan la flota mercante como un gran dinamizador de su economía, como podría hacerlo perfectamente España, pero, obviamente, para tener una flota mercante de dimensiones importantes bajo bandera nacional, esta tiene que ser competitiva.

Señorías, a mediados de los años ochenta, la flota mercante inscrita en los registros de buques de la Unión Europea registró una importante recesión. Para revertir esta tendencia, los principales países marítimos de la Unión Europea, reconociendo a la marina mercante como un activo estratégico que era imprescindible preservar, comienzan a crear segundos registros de buques en sus territorios, a los que dotaron de un régimen administrativo, laboral y fiscal flexible y en línea con las necesidades del sector. España, siguiendo esta tendencia, aprobó en 1992 la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuya disposición adicional decimoquinta incluyó la creación del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de las islas Canarias, el REBECA o el REC, como prefieran llamarlo. Sin embargo, tras una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 3

primera etapa con crecimientos muy significativos, en los últimos años no está logrando atraer suficientes buques de bandera española debido a que otros registros ofrecen mejores condiciones o incentivos.

En 2022, señorías, ninguno de los buques de nueva construcción que se incorporaron a la flota controlada por armadores nacionales se inscribió en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras. Todos se inscribieron en otros registros del Espacio Económico Europeo. En 2023, catorce buques de empresas navieras españolas cambiaron el pabellón español por el de otros registros europeos. Como consecuencia, por primera vez en la historia, menos de cien buques mercantes de 300 GT o más, incluyendo los buques de pasaje, enarbolan el pabellón nacional. En los últimos cinco años, la apuesta por su marina mercante nacional de países de nuestro entorno, como Francia o Portugal, les ha permitido aumentar el tonelaje abanderado entre un 40 y un 50%. En España se ha producido un retroceso del 5%. No lo digo yo, me remito a titulares de medios de comunicación como estos: La flota de pabellón español adelgaza por el escaso atractivo del Registro Especial de Canarias. Naviera de Galicia deja la bandera española y registra todos sus buques en Madeira. El grupo Murueta abandera dos barcos en el registro de Madeira. El metanero Castillo de Villalba pasa a bandera de Malta. Petrogás abandera el petrolero Mencey en Portugal. En el Partido Popular, a través de esta PNL, pretendemos que el Gobierno tome medidas que sean equiparables a los registros europeos más competitivos. Se estima que a corto plazo podrían retornar el 40% de los buques inscritos en otros registros europeos, es decir, podrían volver al pabellón español unos treinta y cinco buques con más de un millón de GT y unos 1200 empleos directos.

Señorías, ¿y por qué es importante para España el REBECA? El transporte marítimo es la columna vertebral de la economía azul, que, según un reciente estudio de la Comisión, genera unos 4,5 millones de puestos de trabajo y un valor añadido bruto de más de 175 000 millones de euros anuales. Además, para mi tierra, Canarias, sería un impulso para la generación de riqueza, así como un excelente escaparate de promoción internacional que podría ejercer de motor para la diversificación económica del archipiélago y contribuir a desarrollar el enorme potencial de la llamada economía azul, a la cual me refería antes. Herramientas como esta pueden apoyar el desarrollo y el crecimiento de la industria de reparación naval, su industria auxiliar asociada, servicios marítimos de seguros, financiación, oficinas técnicas y, muy importante, carreras profesionales que dependen de un sector marítimo nacional fuerte y competitivo.

Señorías, las posibles consecuencias de no tomar medidas son un previsible descenso de la flota de bandera española y de sus tripulaciones, de la gente de mar, y serán muy negativas para nuestra economía. Si no actuamos, si el Gobierno de España no actúa, cabe prever que entre 2024 y 2030 se envíen a desguace todos los buques de bandera española que actualmente tienen veinte años o más y que suponen un total de cuarenta buques con 600 000 GT y dan empleo a unas 1600 personas. Aunque, previsiblemente, estos buques serán sustituidos por las empresas armadoras españolas por otros similares que incorporan las exigencias de la nueva normativa europea en eficiencia energética y control de emisiones, es improbable que los nuevos buques se inscriban bajo el pabellón español.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Tiene la palabra para la defensa de sus enmiendas a la proposición no de ley, por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora Herrera.

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

Buenos días, señorías. El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras tiene una importancia estratégica para el sector del transporte y la marina mercante de nuestro país, así como para la Comunidad Autónoma canaria. En el Grupo Parlamentario Socialista defendemos la necesidad de garantizar su competitividad y, para ello, su adaptación permanente a las circunstancias cambiantes del entorno europeo y mundial, siempre con el objetivo de proteger a la flota mercante de bandera española. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y específicamente la Dirección General de la Marina Mercante, viene ya trabajando desde hace un tiempo en una nueva regulación del marco normativo adaptada a la realidad del momento y, tal y como ha reconocido el propio sector, en los últimos años se han podido desbloquear cuestiones que llevaban lustros sin resolverse. Sin embargo, a pesar de estos avances, consideramos que es necesario seguir profundizando en estos cambios y apostamos por seguir impulsando mejoras para que el segundo registro no pierda su atractivo en el marco de la Unión.

Tal y como recuerda la exposición de motivos de la propuesta objeto de debate, y como se explicaba ahora mismo, este registro se creó al amparo de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante del año 1992 con un régimen laboral diferenciado. Sucesivas modificaciones le incorporaron posteriormente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 4

medidas fiscales de carácter especial, pero en este momento se le aplica normativa de diferente índole que hace aconsejable una revisión más amplia y completa de sus condiciones para garantizar el interés del pabellón español. La competitividad del registro canario debe potenciarse desarrollando en nuestro país una política global y coordinada de transporte marítimo, simplificando la práctica administrativa asociada, buscando la máxima eficacia y eficiencia, pero también a través del desarrollo del marco normativo necesario, incluyendo la modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Por todo ello, el Grupo Socialista propone una enmienda de adición al texto presentado por el Grupo Parlamentario Popular que, en nuestra opinión, termina de completar el ya de por sí detallado texto que plantea el señor Rojas. Consideramos que, dentro de las reformas y mejoras a las que se insta al Gobierno, debe incorporarse también la de dotar al Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de los elementos de gobernanza que le permita ser competitivo frente al resto de registros europeos, garantizando su capacidad financiera y su independencia funcional como manera de conseguir su plena operatividad. Creemos que es importante dejar señalados estos principios rectores para poder alcanzar así los objetivos finales en los que parece que podemos estar mayoritariamente de acuerdo.

Me gustaría señalar también, porque creo que es importante dejar constancia de ello, que en el Grupo Socialista estamos convencidos de la posibilidad de acometer estas mejoras sin que se produzca menoscabo alguno de los derechos laborales de los trabajadores y las trabajadoras del mar. La singularidad de su trabajo no puede ser en ningún caso obstáculo o excusa para que se produzca retroceso de ningún tipo en los logros o las garantías obtenidas en las últimas décadas, por lo que debemos alejar cualquier temor a que las mejoras vayan a ser a costa de un empeoramiento de las citadas condiciones laborales.

Para finalizar, simplemente querría agradecer el contenido y el tono constructivo de esta propuesta y decirle al diputado proponente, al señor Rojas, que en este grupo compartimos el empeño por proteger un sector clave para la economía y los servicios de nuestro país y que, por tanto, en esta manera de trabajar, en objetivos que coincidimos, que pueden y deben ser de todos, encontrará siempre la mano tendida del Partido Socialista para hacer avanzar a este país.

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

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

En el trámite de fijación de posiciones, y en nombre de sus respectivos grupos parlamentarios, tiene la palabra el Grupo Mixto, que no está. ¿Grupo PNV? Tampoco. ¿Grupo Bildu? **(Denegación)**. No toma la palabra. ¿Junts per Catalunya? Señor Gavin. **(El señor Gavin i Valls pronuncia palabras en catalán)**. Vale, perfecto. ¿Esquerra Republicana? ¿Grupo Parlamentario SUMAR?

Señor Fernández, por el Grupo Parlamentario VOX.

El señor **FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ**: Gracias, presidenta.

La idea principal de esta proposición no de ley plantea la clara y creciente preferencia de los armadores españoles por otros registros europeos. Cabe preguntarse por qué ocurre esto. La posición de mi grupo es que no compartimos la idea de que es debido a las carencias de tipo administrativo que se dicen en la proposición no de ley. Los sectores navieros español y europeo, que, como sabemos todos, facturan miles de millones de euros, no creo que estén pendientes de cuestiones administrativas a la hora de tomar sus decisiones. Si se quiere atraer armadores españoles y europeos, se les debe preguntar qué necesitan, y, a nuestro juicio, lo que necesitan es seguridad.

He traído un mapa que voy a mostrar **(muestra un mapa)**, donde se ve claramente cómo en el trayecto marítimo de Países Bajos a Taiwán tradicionalmente pasaban por el mar Mediterráneo, el mar Rojo, el mar Índico y el estrecho de Borneo hasta Taiwán. ¿Qué pasa? Que el aumento de la piratería ha llevado a los armadores y a las empresas navieras a buscar rutas alternativas. ¿Y cuál es esa ruta alternativa? Pasar por Canarias, rodear el continente africano, incorporarse al mar Índico y pasar por el estrecho de Borneo hasta Taiwán. ¿Y cómo se puede aprovechar esta oportunidad? Esta es una gran oportunidad para las islas Canarias y el Gobierno tiene que reunirse con los representantes de los armadores y de las empresas navieras y preguntarles qué necesitan realmente para que sitúen e identifiquen las islas Canarias como un punto nuclear en los trayectos marítimos desde Canarias al resto del mundo. Esta visión que planteamos es a largo plazo y, a nuestro juicio, es la clave, y no adoptar meras medidas administrativas que, como he dicho, no perjudican, por supuesto, pero no van a condicionar las decisiones de empresas que mueven miles de millones de euros o de dólares.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 5

Hay que ver las necesidades de las empresas, hay que escucharlas, hay que alinear nuestros objetivos como país con los de las empresas navieras y los armadores. Y nuestros objetivos e intereses pasan por impulsar, en este caso, la economía de las islas Canarias y, por extensión, de España. Esta es una gran oportunidad y por eso entendemos que la proposición no de ley es insuficiente y falla en el enfoque que debe plantearse respecto a las mejoras de la competitividad de las empresas navieras españolas, que son las que importan, y no tanto la competitividad del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

Muchas gracias.

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

A efectos de aceptación o rechazo de la enmienda, cedo la palabra al señor Rojas.

El señor **ROJAS MANRIQUE**: Aceptamos la enmienda que nos ha propuesto el Grupo Socialista, la diputada Herrera.

— SOBRE LA MEJORA Y AMPLIACIÓN DEL CERCANÍAS EN EL CORREDOR ZARAGOZA-HUESCA COMO APUESTA PARA LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR. (Número de expediente 161/000226).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la proposición no de ley sobre la mejora y ampliación del cercanías en el corredor Zaragoza-Huesca como apuesta para la descarbonización del transporte.

Por el Grupo Parlamentario SUMAR, para la defensa de esta proposición, interviene el señor Pueyo.

El señor **PUEYO SANZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, el Ministerio de Transportes debe atender de una vez por todas las reivindicaciones de la ciudad de Huesca y de los municipios del corredor, como Villanueva de Gállego, Zuera o Tardienta, que vienen a reclamar un transporte moderno, descarbonizado, permanente y, sobre todo, fluido. Este es el caso del cercanías Huesca-Zaragoza. Hoy en día, por la misma línea de carreteras están circulando 33 000 vehículos diariamente y esto mejoraría exponencialmente el comercio, el trabajo y la vida en todos estos municipios, así como el cambio climático. Por eso, deben abordarse ya, este mismo año, los estudios necesarios para ampliar el servicio ferroviario del área metropolitana de Zaragoza por el corredor norte hasta la ciudad de Huesca, y que se hagan los análisis técnicos de demanda potencial, distribución de población y flujos de movilidad cotidiana desde una perspectiva multimodal y con sostenibilidad económica, social, ambiental y viabilidad técnica y material. Por supuesto, esto debe garantizar que en esta legislatura se realicen las inversiones que permitan ejecutar la puesta en marcha de este cercanías Zaragoza-Huesca. Es decir, por un lado, que se hagan los estudios y, por otro, las inversiones.

A todo ello, viene a esta Cámara mientras se está debatiendo en las Cortes de Aragón. Que Aragón tenga un cercanías no es que solo ayude a descarbonizar o que mejore la vida de la gente, que también, sino que es colocar a los aragoneses y aragonesas donde merecemos y tratarnos de forma digna. Esto es lo que venimos reivindicando históricamente en Chunta Aragonesista y lo que venimos a reivindicar ahora en el Grupo Plurinacional SUMAR. Otras comunidades han tenido políticos que históricamente han defendido y han conseguido estos servicios para las suyas. ¿Por qué no Aragón? Pues ahora Aragón también tiene sus políticos y vamos a estar defendiéndolos en primera línea.

El corredor Huesca-Zaragoza es uno de los que presenta mayor intensidad diaria en Aragón. Cada día lo recorren entre 17 000 y 33 876 vehículos, según los tramos, confirmando la importancia de la conexión entre las dos principales ciudades aragonesas, por motivos laborales, educativos o de otro tipo. Por ejemplo, yo vengo de un municipio de novecientos habitantes, Fonz, en la provincia de Huesca, y las personas que vivimos en los pueblos dependemos exclusivamente de nuestro vehículo privado. Esto hace que nos cueste mucho dinero ir a comprar, ir a trabajar e ir estudiar a Zaragoza, y nos cuesta muchísimo más ir al médico; es decir, nos cuesta muchísimo desarrollar una vida digna. Y la cesta de la compra —este es un tema del que no se habla mucho— de las personas que vivimos en el mundo rural —también en el caso del mundo rural aragonés— se incrementa considerablemente a final de mes. Sin embargo, tanta afluencia de desplazamientos por carretera no se corresponde con la escasa cantidad de servicios ferroviarios de este corredor. Los datos son incuestionables. Existe demanda para una conexión permanente y fluida entre los municipios del corredor y por ello se requiere una verdadera conexión de cercanías, con frecuencia, comodidad y rapidez, y todo ello frente al vehículo particular y con un precio asequible. Se trata de las dos ciudades más pobladas de Aragón —Zaragoza y Huesca—, separadas solo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 6

por 66 kilómetros, que forman un eje de alto potencial industrial, laboral y económico —esto se debe seguir desarrollando, aprovechando todas esas sinergias—, y se trata también de un eje conformado por municipios en crecimiento. Es decir, son varias estaciones intermedias, varios municipios crecientes, y es un foco industrial y agroalimentario donde se juntan conocimiento, tecnología y plataformas logísticas. Por eso, en diversos estudios, como el de cercanías que realizó la Cámara de Comercio de Huesca, se propone prolongar esa línea de cercanías de Zaragoza, desde la estación de Miraflores, hacia Villanueva de Gállego, Zuera, Tardienta y Huesca. No obstante, para que la ampliación de la C1 sea una realidad, previamente, deberán ejecutarse una serie de soluciones que se proponen, como la mejora de las estaciones y otras tantas.

Además de estas imprescindibles inversiones, deberemos tener en cuenta otros elementos de carácter más técnico, necesarios para tener un cercanías eficiente y eficaz. Se da la necesidad de ofertar horarios de mayor demanda y potencialidad en la línea Zaragoza-Huesca, a diferencia de los actuales, que no cumplen para nada esta necesidad. También se necesita alta frecuencia, conectividad, intermodalidad, comodidad, rapidez y puntualidad —nada de lo que tenemos hasta ahora—, y más en este caso, en que la distancia es muy asequible, y el precio debe ser competitivo, cosa que no sucede ni en el servicio de autobuses ni en el servicio de trenes en ningún lugar de Aragón. Tenemos unos precios que son descabellados, especialmente en el servicio de autobuses.

Estos estudios y mejoras de frecuencias solo deben ser el primer paso. Esto es, debemos hacer los estudios entre la línea Zaragoza-Huesca, pero debemos hacer también los estudios de la C1, de Gallur a Quinto, de Huesca a Cariñena —en su día hasta Teruel, como también se propone— y de Calatayud a Zaragoza. Necesitamos apostar por un servicio de cercanías con los mismos derechos que tienen otras comunidades autónomas. El presidente de Aragón está empeñado en que Aragón —dice él— no sea una comunidad autónoma de segunda, pero su forma de conseguirlo es intentar reprimir y viajar a otras comunidades autónomas diciéndoles lo que no pueden ser, y va a Cataluña, a Galicia, a Madrid, etcétera. En Chunta Aragonesista y en el Grupo Plurinacional SUMAR entendemos que Aragón no puede ser una comunidad autónoma de segunda, pero lo que tenemos que hacer no es reprimir y decir lo que tienen que hacer otras comunidades autónomas; lo que tenemos que hacer es ser exigentes y trabajar por Aragón, trabajar para conseguir que Aragón y los aragoneses y las aragonesas tengamos unos servicios y unos derechos como los del resto de comunidades autónomas, y equilibrarnos no por abajo, sino por arriba. Es decir, creernos Aragón, trabajar por Aragón, trabajar por las obligaciones de servicio público, por el ferrocarril y, en este caso en concreto, llegar a acuerdos amplios, que es lo que pretendemos con esta proposición no de ley, incluir a muchos partidos políticos para que este compromiso salga adelante. Porque no es cuestión de barro. La gente está cansada del barro y nos está pidiendo acuerdos políticos estables y un plan de país, y esto es lo que proporcionan Chunta Aragonesista y el Grupo Plurinacional SUMAR.

Muitas grazias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

A continuación, para la defensa de sus enmiendas a la proposición no de ley, por el Grupo Parlamentario Socialista, interviene la señora Nasarre.

La señora **NASARRE OLIVA**: Muchas gracias, presidenta.

Debatimos hoy una proposición no de ley de impulso para la mejora del cercanías en el corredor Zaragoza-Huesca en una apuesta por la descarbonización del transporte. Es una proposición presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR a la que el Grupo Socialista presenta una enmienda para mejorar la propuesta e incorporar a las administraciones competentes. Queremos sumarnos para las obligaciones del servicio público, impulsando la ejecución de las actuaciones en materia de infraestructuras ferroviarias previstas en la Comunidad Autónoma de Aragón, y queremos hacerlo con compromiso, como siempre ha hecho y está haciendo el Gobierno de España, con compromiso en los presupuestos generales del Estado, con compromiso negro sobre blanco. Esa obligatoriedad de servicio público es necesaria, se debe analizar, se debe estudiar la demanda potencial de estos servicios. Como ha comentado el diputado de SUMAR, tiene una gran demanda, efectivamente, gracias al impulso del Gobierno de España con la gratuidad del servicio público; esa puesta en valor del servicio público, esa adaptación a la modernización de la línea que es tan necesaria para el fomento del transporte de cercanías y esa conexión entre nuestras provincias. Pero no debemos quedarnos solo en nuestras provincias, sino conectar también con Cataluña.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 7

Es importante no olvidarnos de esa red de cercanías con Cataluña en la provincia de Huesca. Esa es la apuesta del Gobierno de España: la conexión y la vertebración del territorio, impulsar esa conexión.

En nombre del Grupo Socialista, no quiero obviar un tema importante, y es que no debemos olvidarnos de que el transporte también es ideología, señorías del Grupo SUMAR, y esa ideología debe obedecer también a ese avance, a esa conexión y a ese progreso. Porque nosotros lo tenemos muy claro, obedecer siempre a los intereses del territorio, del trabajo por lo nuestro, nunca nunca trabajar por los intereses personales. Y es una pena cuando se suman esos intereses personales, cambiando de ideologías, como vamos a ver el próximo jueves en una moción a un alcalde en Sariñena, y quiero hacerle desde aquí un homenaje a Juan (**aplausos**), porque ha trabajado mucho por su territorio, no primando para nada los intereses personales, sino al revés, trabajando por su territorio. Desde aquí ese reconocimiento, y no solo a él, sino a tantos alcaldes. Tengamos claro que el trabajo por el territorio es fundamental, el trabajo por llegar a acuerdos es fundamental. Por supuesto, el Grupo Socialista va a llegar a un acuerdo para impulsar el cercanías en el corredor Zaragoza-Huesca en esta proposición no de ley. Vamos a llegar a un acuerdo, seguro, porque el territorio es lo principal, lo fundamental, pero no nos olvidemos de que también hay que impulsar otro tipo de acuerdos y, sobre todo, trabajar siempre por los intereses de nuestros territorios, de nuestros municipios, de nuestra provincia, pero también de Aragón.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

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

Para defender sus enmiendas, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Beamonte.

El señor **BEAMONTE MESA**: Muchas gracias, presidenta.

Como hemos podido ver, la portavoz del Grupo Socialista está recordando a su socio que hay una moción de censura pendiente; esos son socios bien avenidos, sigan así que van muy bien.

La verdad es que resulta sorprendente que la iniciativa la presente el representante de Chunta Aragonesista en el Congreso, que participa dentro del Grupo SUMAR; y digo sorprendente porque Chunta Aragonesista ha formado parte del Gobierno de Aragón y precisamente ha llevado la cartera de Transportes durante ocho años. ¿Por qué ahora y no antes? Pues se lo voy a decir: por la irrelevancia que tenía el Gobierno de Aragón, es decir, el Gobierno del señor Lambán ante el Gobierno de Sánchez, ni más, ni menos. Por tanto, todo se reducía también a la irrelevancia de su consejero en este sector.

Usted hablaba en su exposición de motivos —y algo de esto se ve— del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 que fue aprobado por el Gobierno de España y que ya incluyó la duplicación de la vía entre Tardienta y Huesca. Es verdad, lo hizo el Gobierno adoptar en un plan de infraestructuras que superaba los 100 000 millones y los ministros de Zapatero posteriormente prometieron todo, pero no llegó nada. Como usted bien sabe también, hubo diferentes proposiciones no de ley en marzo de 2022 o en febrero de 2023 en las Cortes de Aragón que se aprobaron por unanimidad y que reclamaban las mejoras en las cercanías, y aquí y allá, con los mismos gobiernos, no ha habido nada de nada. Pero mire, hay que saber qué se pide, si tiene sentido y si es sostenible. El ferrocarril es competitivo si lo que se necesita es capacidad y velocidad, y solo si se complementa con la flexibilidad del autobús. Ninguna de esas condiciones se da en la actual línea C1 de cercanías. Por eso el 85 % de los usuarios que se mueven entre Casetas y Zaragoza prefieren el autobús al tren a pesar de que este sea gratuito y algo más rápido. Hoy hemos podido ver que seis millones de viajeros utilizan el autobús en el área metropolitana, un incremento de casi el 14 %, pero es que en esa línea en concreto, la C1, se produce el mayor incremento de todos. También tiene mucho que ver la flexibilidad de cada modo, pues el autobús para más cerca del origen y destino de la mayoría de los usuarios. Pero para que funcione una red de cercanías de forma competitiva tiene que unir distintos núcleos distantes y ser complementada con autobuses que unan las estaciones con los destinos finales y que alimenten las estaciones; y tampoco es el caso.

Usted solicita, señor Pueyo, que el Gobierno de España haga estudios de demanda, etcétera, para ampliar el servicio. Yo quiero comunicarle que el actual Gobierno de Aragón ya ha comenzado a tramitar esos estudios, como ha comunicado al respecto el consejero del ramo, el señor López. Ya hay un diseño de cercanías por parte del Gobierno de Aragón. No nos podemos conformar con las pobres necesidades que usted plantea, que son interesantes, se lo digo de verdad, pero muy poco ambiciosas, por lo que estamos trabajando sobre la base de una red compuesta por tres líneas: una primera, que es ampliar la actual en el corredor del Ebro desde Gallur hasta Quinto de Ebro, conectando después las Cinco Villas con la comarca de Tarazona, Campo de Borja, Bajo Aragón y Alcañiz; la segunda, la de Huesca-Zaragoza-

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 8

Cariñena; y la tercera, la de Calatayud-Zaragoza desde la estación de Delicias, con la conexión en Morés, en la comarca del Aranda. Pero quiero dejarle bien claro algo: a lo largo de estos recorridos existen actualmente numerosos polígonos industriales y zonas logísticas, y hay muchas más en fase de construcción y proyectos, como Bon Àrea, en Épila, la factoría de baterías de Stellantis, junto a la estación de Grisén, los nuevos desarrollos industriales en los polígonos PTR y Empresarium, en la Cartuja Baja, o Saica o Amazon, en El Burgo de Ebro. Señorías, se ha olvidado de todos ellos en su propuesta, y son miles de puestos de trabajo, miles de puestos de trabajo.

El Gobierno de Aragón seguro que pone los autobuses, porque es su competencia, si el Gobierno de España pone los trenes, que sería su obligación. Estamos de acuerdo, es preciso mejorar la capacidad en el tema de la estación de Goya. Se hizo un estudio por Ineco en 2015 encargado por el Gobierno de Rajoy pero que Sánchez lo metió en un cajón. Es verdad que la complejidad técnica y las limitaciones del tercer carril entre Tardienta y Huesca se podrían solventar con la construcción de dos únicas vías con las características de ancho, la tensión Ibérica o los estándares de ancho internacional, pero esto habrá que analizarlo técnicamente con profundidad. Por eso, señor Pueyo, no nos parece suficiente su propuesta. De ahí, nuestras enmiendas, que complementan y que no contradicen su propuesta de resolución. Si no hay infraestructuras no llegan inversiones. He escuchado que el transporte es ideología, no lo sabía.

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

El señor **BEAMONTE MESA**: Termino presidenta.

No sabía que el transporte es ideología, aunque lamentablemente yo sé que el ministerio no piensa que las infraestructuras deban llegar antes que las inversiones en algún caso. Digo en algún caso, no en todos, pero que para según qué comunidades autónomas esto sí que vale.

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

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

Para la defensa de sus enmiendas también, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ**: Gracias, presidenta.

Primera idea sobre esta proposición no de ley. Si la leemos observamos que para el Grupo SUMAR no importan tanto los ciudadanos ni sus necesidades, sino que se justifica en una imposición de la agenda de alarmismo climático. Así, se vincula la mejora de cercanías en el corredor Zaragoza-Huesca con la descarbonización del transporte y con el ataque al vehículo privado. Le voy a dar al Grupo SUMAR una información novedosa: a día de hoy los coches no funcionan con carbón, si le sirve de conocimiento sobre la situación que vivimos realmente. De hecho, el sector de la automoción ha hecho esfuerzos que nunca serán debidamente reconocidos para generar combustibles no contaminantes. Lo veremos más pronto que tarde, veremos combustibles sintéticos que no emitirán gases contaminantes al medio ambiente. Los datos cantan: se están produciendo reducciones en las emisiones de gases contaminantes en Europa sin necesidad de acudir a frases hechas o tópicos vacíos de contenido. Tampoco es necesario acudir ni a alarmismos ni a demagogias climáticas. No lo digo yo, lo dice el informe de la Agencia Europea del Medio Ambiente para 2023, Tendencias y proyecciones en Europa. Concluye este informe que, a la vista de este, Europa ha hecho progresos sustanciales en la reducción de emisiones de gases contaminantes. Por tanto, esta proposición no de ley de la mejora del cercanías Zaragoza-Huesca no puede justificarse en cuestiones medioambientales, sino en las necesidades que tienen los ciudadanos de movilidad eficaz y eficiente. Ese es el elemento clave, a nuestro juicio.

Segunda idea sobre esta proposición no de ley. En esta proposición se hace responsable a todo el mundo por el estado de las cercanías en el corredor Zaragoza-Huesca, salvo a las políticas públicas ejecutadas por la coalición de izquierdas estos años. Es lo que tiene estar en amnistías, que se olvidan de los ciudadanos. La proposición no de ley hace responsable del estado deficiente de las cercanías en el corredor Zaragoza-Huesca a RENFE —empresa dirigida por el Gobierno—, a ADIF —empresa dirigida por el Gobierno— e incluso llega a decir la proposición que son responsables las personas que se cuelan en los cercanías sin pagar el billete. Ruego que vayan a la redacción, a la página dos, párrafo tres. Es inaudito, ¡es inaudito! Les pregunto, señorías del Grupo SUMAR, ¿cuándo se van a hacer ustedes responsables por las políticas públicas que han llevado a cabo estos años respecto a los cercanías en Aragón?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 9

Voy concluyendo. Ustedes plantean una proposición no de ley para instar al Gobierno —que ciertamente lo ha hecho rematadamente mal en este aspecto— cuando forman parte de este. Pues usen su influencia, usen su influencia si tienen alguna en realidad y ejecuten las políticas públicas necesarias para solucionar este problema. Esta proposición no de ley sobra. En este sentido, les animo a que puedan aceptar nuestra enmienda, que mejora la suya en el sentido de hacer visible, clara y expresa la crítica al Gobierno. Por tanto, le animo a que acepte esta enmienda.

Gracias.

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

A continuación, en trámite de toma de posición, tendría la palabra el Grupo Parlamentario Mixto, que no está. El Grupo Parlamentario Vasco, tampoco.

Por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo.

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

Tomo la palabra para adelantar que vamos a aprobar esta propuesta, aparte de por el interés local que pueda tener, porque es una constatación de la demanda social que existe en estos momentos por recuperar corredores tradicionales ferroviarios que han ido decayendo por diferentes políticas de transporte tomadas en el Estado. Se está viendo la necesidad de la recuperación, de manera que la política ferroviaria no tiene que hacer una apuesta solamente por vías exclusivas de alta velocidad, sino básicamente hay que recuperar los trenes sociales, haciéndolos compatibles con los corredores de largas distancias. En ese sentido, adelantamos nuestro apoyo.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien. Gracias, señor Ruiz de Pinedo.

Por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, señor Gavin.

El señor **GAVIN I VALLS**: (Realiza su intervención en catalán)¹.

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

Antes de pasar la palabra quería aprovechar su intervención para hacer una apreciación que seguramente conocen todas las señorías. De acuerdo con la Resolución de la Mesa relativa al régimen lingüístico en la Cámara, quiero recordarles que quien quiera intervenir en cualquiera de las lenguas que tenga carácter oficial, siempre con carácter previo y antelación suficiente, tiene que facilitar a esta Presidencia la traducción escrita para que esté a disposición de todos los asistentes de la sesión una copia. (El señor Gavin i Valls pide la palabra).

Sí, señor Gavin.

El señor **GAVIN I VALLS**: (Realiza su intervención en catalán)².

La señora **PRESIDENTA**: No había medios. Entonces, según la resolución de la Cámara, cuando no hay medios, nos debe facilitar su traducción si es posible.

El señor **GAVIN I VALLS**: Si no hay traducción haré las otras intervenciones en castellano, pero, en todo caso, ¿por qué no hay traducción? Nosotros hemos pedido...

La señora **PRESIDENTA**: Es que hay muchas comisiones a la vez. Es por falta de medios.

El señor **GAVIN I VALLS**: De acuerdo.

La señora **PRESIDENTA**: Lo tendremos en cuenta para las sesiones sucesivas.

Muchas gracias, señor Gavin.

A continuación, toma la palabra el Grupo Parlamentario Republicano. (Denegaciones).

A efectos de aceptación o rechazo de la enmienda, tiene la palabra el grupo proponente.

El señor **PUEYO SANZ**: Gracias.

Tenemos tres enmiendas. En primer lugar, respecto a la enmienda realizada por el Grupo Socialista, estamos en periodo de negociación. Me hubiera gustado que la señora Nasarre, hubiera hecho alguna

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

² *Idem*.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 10

mención a las amenazas y pintadas en casa del concejal de Sariñena; no la he hecho en su intervención, pero estamos en negociaciones porque nos gustaría llegar a un acuerdo general en el que pudiéramos incluir cuantas más sensibilidades mejor. También estamos en periodo de estudiar la enmienda realizada por el Grupo Popular para poder llegar a un acuerdo a tres bandas entre el Grupo Popular, el Grupo Socialista y SUMAR para intentar conseguir el máximo apoyo posible y que este acuerdo salga refrendado por la mayoría. Ya digo también que el cercanías en el tiempo de su Gobierno era competencia estatal, señor Beamonte.

Y en cuanto a la de VOX, la rechazamos de plano, porque es simplemente quitar...

La señora **PRESIDENTA**: Perfecto.

El señor **PUEYO SANZ**: Perfecto. No hace falta que la desarrolle.

La señora **PRESIDENTA**: Simplemente es el sentido.
Muchas gracias.

— PARA REFORZAR LA COBERTURA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA EN LA ESPAÑA RURAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/000259).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos al siguiente punto del orden del día. Proposición no de ley para reforzar la cobertura de servicios de transporte de pasajeros por carretera en la España rural.

Tiene la palabra por el grupo proponente, la señora Mejías, del Grupo Parlamentario VOX.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Después de escuchar al diputado de Chunta reclamar mejor transporte para los municipios pequeños del conjunto del territorio español y a la diputada del Grupo Socialista reclamar también beneficios para todo el territorio en aquellos ámbitos también del servicio de transportes, espero conseguir que voten favorablemente esta propuesta que hoy presenta VOX, que la basa en el último informe de demografía rural elaborado por el Ministerio de Agricultura. En él se afirma que el 15 % de la población española vive en municipios rurales, municipios que representan casi el 84 % de la superficie del territorio nacional. Es a esos municipios y a sus habitantes a los que dirigimos esta iniciativa para garantizarles ese derecho al desplazamiento, ese derecho a la movilidad que ustedes en muchas ocasiones reclaman con esa ley de movilidad sostenible y que, luego, cuando tienen responsabilidades de Gobierno, no suelen ejecutar. Municipios en los que hay que mejorar la infraestructura de transporte para garantizar el acceso a servicios básicos como son, por ejemplo, la salud o la educación, y garantizárselos a todos los españoles por igual, especialmente a aquellos colectivos que, por edad, por discapacidad o por condiciones físicas, los necesitan. En segundo lugar, para mejorar la oferta de servicios de transporte público en el medio rural y procurar la conectividad de los núcleos rurales entre sí con las áreas urbanas, mejorando la red viaria de infraestructuras del transporte, evitando el aislamiento y contribuyendo a atajar ese gran mal que es el problema de la despoblación.

En España, el transporte público en las zonas rurales presenta grandes deficiencias. La escasa red de ferrocarril y la precariedad de los autobuses colectivos de línea hacen que los españoles que residen en núcleos rurales dependan en su mayoría de medios privados de los que no todos pueden disponer. Por ello, es incomprensible que el Gobierno haya accedido a publicar un borrador del mapa concesional que reduzca precisamente las concesiones de los servicios de transporte y las frecuencias, pasando de 79 a 22, y reduciendo el número de paradas. Es un borrador que ha sido muy contestado por el sector del transporte y que condena a buena parte de la población rural a la falta de servicios de transporte, lo que contradice abiertamente esa estrategia de lucha contra la despoblación y también el compromiso de promocionar una red de transporte público adecuada. Como consecuencia, muchos municipios de la España rural no disponen de un medio de transporte adecuado, una evidencia más de ese desequilibrio territorial entre la España urbana y la España rural, que muchas veces se expresa en ese sobreesfuerzo en medios e inversión que se dedica a las áreas metropolitanas y que nunca llega al medio rural. Por ello, nosotros solicitamos concretamente en esta propuesta reforzar las infraestructuras de transporte por carretera, incrementar el número de líneas y garantizar la conexión entre municipios evitando los problemas demográficos y de acceso a servicios básicos en estas zonas. Esperamos el apoyo de los grupos parlamentarios.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 11

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

A continuación, interviene, para la defensa de sus enmiendas a la proposición no de ley, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Teniente.

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ**: Gracias, presidenta.

Buenos días, señorías. Les puedo asegurar que cuando uno vive en una región como Extremadura, castigada con la despoblación y el aislamiento, entiende muy bien cuáles son los retos de la movilidad rural, y también que esos retos deben alejarse de planteamientos generalistas y predominantemente urbanos. Si la movilidad es un derecho, es un derecho para todos y debe garantizarse sobre la base de los principios de igualdad, de vertebración, de cohesión territorial y de accesibilidad universal, y en todas las normas y políticas que afecten a la movilidad rural. Esto es lo que el Partido Popular defiende en la enmienda. La movilidad rural debe ser una prioridad política, pero, desgraciadamente, no lo es para este Gobierno, no está en su agenda progresista. Por ello, sus decisiones dan la espalda a diario al mundo rural y olvidan a nuestros pueblos, y en materia de movilidad aumentan la brecha entre lo rural y lo urbano al imponer criterios de eficiencia económica. No lo digo yo, lo dice el ministerio en su propio portal de movilidad rural, que establece —y abro comillas— que «en zonas de baja población los modos tradicionales de transporte público (ferrocarril, autobuses regulares) no son eficientes ni económica ni medioambientalmente por la baja demanda». Así de clarito lo dicen. Si el transporte es ideología, como se ha dicho hoy aquí, ¿qué ideología es esta? Lógicamente, nos preguntamos cómo es compatible esta afirmación con las medidas contra la despoblación y hasta con la propia ley de desarrollo rural sostenible, que pone el acento en la mejora de la oferta de servicio del transporte público. ¿Les dicen ustedes a los españoles que viven en las zonas rurales y despobladas que el transporte público no es sostenible económicamente? Ojo a esto, porque a lo mejor nos ayuda a entender por qué vuelven a aplazar hasta 2032 la alta velocidad a Castilla-La Mancha o a Extremadura. Les seguro que es absolutamente desesperante, señorías. Solo aumenta el sentimiento de agravio y de desigualdad de la España más vulnerable y despoblada. Repito, imponen criterios de pura rentabilidad económica. Esto ya era evidente en el disparate de borrador del mapa concesional de transporte de viajeros por carretera, que generó un escándalo mayúsculo porque reducía las líneas de 466 a 510 y dejaba de prestar servicio a más de 3 millones de españoles. Lo inquietante es que esta intención se plasme también en la ley de movilidad sostenible que, si no lo remediamos, será un nuevo mazazo para la España rural porque prevé la supresión de líneas y de paradas.

Voy terminando. La dispersión y el envejecimiento sin medidas para mejorar el transporte público conduce a una inmovilidad crónica, que no solo afecta a los mayores, también a los jóvenes que ven cómo los autobuses que pasaban ya no pasan o cómo el tren que paraba ya no para. La falta de transporte público erosiona los recursos de las familias por la subida de los carburantes y conduce a una pobreza conocida como pobreza de movilidad en un país con la tasa mayor de pobreza en las zonas rurales de toda Europa. Por esa conexión entre pobreza, desigualdad y movilidad, las instituciones europeas insisten en el consenso de todos para participar en la ejecución y el mantenimiento de políticas de transporte; desde luego, eso debe fijarse en materia de transporte público. Por eso, pedimos también en nuestra enmienda que el nuevo mapa concesional sea debatido y consensuado con las comunidades autónomas en el marco de la conferencia sectorial, porque la movilidad rural no puede quedar al capricho de un Gobierno que se ha desentendido de sus retos.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

En trámite de toma de posición, tiene la palabra el Grupo Mixto, que sigue sin estar. ¿Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)? **(Pausa)**. No interviene. ¿Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu? **(Pausa)**. No interviene. ¿Grupo Parlamentario Junts per Catalunya? **(Pausa)**. No interviene. ¿Grupo Parlamentario Republicano? **(Pausa)**. No interviene.

Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Pueyo.

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

Señorías, llevamos años denunciando, tanto en el Gobierno de Aragón en la legislatura anterior como también en esta Cámara en este último semestre, la contradicción que supone la ley de movilidad sostenible. Es decir, es un título muy positivo, debería tener medidas muy positivas, e incluye un mapa concesional. Ese es el problema. Incluye un mapa concesional que recorta paradas de autobús en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 12

medio rural y que contribuye a desvertebrar el territorio. Lo que estamos viendo es que el Estado de 30 minutos que se nos prometía en el acuerdo de investidura puede verse vulnerado. Es decir, el derecho a la movilidad, tal y como lo vemos en Chunta Aragonesista y el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, es el derecho base de muchas personas que vivimos en el mundo rural para poder desarrollar nuestra vida: ir al centro de salud, ir al ocio, a la educación, al trabajo, a cualquier necesidad. Es el derecho base para todos los demás. Por ello, esto es de vital importancia. No podemos admitir que 111 de los 151 municipios afectados en Aragón se vayan a quedar sin cobertura, condenando a 115 651 personas, aragoneses y aragonesas, a tener una peor comunicación, precisamente en las zonas que más sufren esta comunicación.

¿Apoyaremos por ello cuantas iniciativas contribuyan a alcanzar nuestros objetivos? Sí. En este caso tenemos bastantes dudas. Aquí tenemos bastantes dudas porque uno lee esta PNL del Grupo Parlamentario VOX y se sorprende del nivel de exigencia, de la concreción, del detalle, de la maravilla que se nos plantea. Se le pide al Gobierno —abro comillas— «reforzar las infraestructuras de transporte de pasajeros por carretera». Claro, que las refuerce. «Incrementar el número de líneas y de municipios españoles con parada de autobús». Claro que sí, que se incrementen, faltaría más. «Y garantizar una conexión más rápida entre poblaciones». Por supuesto. Pero ¿cómo no se le había ocurrido al Gobierno de España mejorar todas estas medidas? Menos mal que ha venido VOX a decírnoslo y menos mal que ha venido con estas ideas tan genéricas. Hasta VOX hubiera votado a Pedro Sánchez con estas ideas. Más transportes, más líneas, más municipios, más conexiones, más rápidas, ahí está la solución a los problemas demográficos. Pues ya está, problema resuelto, ya nos podemos ir a casa. Señores de VOX, lo queremos todo y lo queremos ahora, la receta más populista y más sencilla que se ha vendido desde que estoy en esta Comisión. ¿Para qué nos vamos a complicar la vida entrando en detalles? ¿Para qué vamos a enmendar la ley de movilidad sostenible? ¿Para qué vamos a tener reuniones con los colectivos, con los municipios, con las personas? Si era tan sencillo como pedir la luna... Pues eso es lo que está pidiendo VOX. Pero es que este es un Parlamento y, además de un pimpampum, se espera trabajo, se espera algo más que populismo, se espera que nos sentemos a mirar bien las medidas y que estudiemos y trabajemos por la ciudadanía.

Señores de VOX, con que haya más transportes y más líneas por supuesto que estamos todos de acuerdo, pero también estamos de acuerdo en que el sol sale por las mañanas y no hacemos estas declaraciones genéricas que no llevan a ningún sitio más que a intentar ustedes sacar un titular. Por ello, por favor, siéntense con nosotros, vamos a trabajar todos unidos, vamos a trabajar de la mano y vamos a trabajar por el mundo rural. Señorías, comprendan que no vamos a apoyar esta iniciativa.

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

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

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

Buenos días, señorías. Estamos ante una proposición no de ley en la que hay dos motivos principales para desestimarla. En primer lugar, esta PNL se antoja extemporánea, ya que en estos momentos se está tramitando la ley de movilidad sostenible, en la que en el punto 1 de la exposición de motivos ya se alude a una concepción de la movilidad como un derecho del ciudadano que el poder público debe proteger como elemento de cohesión social y territorial que ha de servir para estimular la equidad social en el conjunto del territorio, tanto en el ámbito urbano como en el rural. Los que venimos del medio rural conocemos las dificultades de movilidad que existen, más aún en provincias como Burgos, con el mayor número de núcleos de población de España, 1062 entidades locales que hay que unir mediante transporte por carretera. Por ello, el Gobierno de España, con la ley de movilidad sostenible, muestra su sensibilidad con los territorios haciendo mención específica de la necesidad de impulsar soluciones de movilidad en las zonas rurales o de baja densidad de población como parte de la acción pública necesaria para luchar contra la diferencia de oportunidades que existen en el ámbito rural y contribuir a la cohesión territorial.

Se plantea la posibilidad de que el Estado participe en la financiación de este tipo de soluciones en territorios afectados por el reto demográfico, como así lo transmitió el secretario de Estado en la sesión celebrada por esta Comisión el pasado mes de marzo, en la que incluso cuantificó esta financiación: 40 millones de euros destinados a administraciones autonómicas por integrar en sus redes aquellos tráficos internos que son de su competencia y que aún se vienen prestando a través de concesiones estatales de largo recorrido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 13

El otro motivo principal para desestimar esta PNL es la cuestión competencial. Precisamente donde pretende hacer énfasis esta PNL, en el medio rural, las competencias las tienen las comunidades autónomas. En algunas de ellas, señorías de VOX, ustedes gobiernan, y algo tendrán que hacer al respecto. Por ejemplo, Castilla y León, comunidad en la que gobiernan, es la autonomía con más kilómetros de carretera de España: 33 089 kilómetros. Es de Perogrullo que el nuevo mapa concesional no puede regular todas estas comunicaciones. Por ello se hace indispensable la coordinación entre mapas concesionales estatales y autonómicos y sincronizar las rutas estatales y las del territorio. Desde la red estatal se atiende la demanda de viajeros de más largo recorrido entre comunidades autónomas, la de competencia estatal, conectando de manera más directa los principales núcleos de población, coordinando los servicios con las redes de transporte autonómico de más corto recorrido, dotándolo de capilaridad en todo el territorio, reduciendo los tiempos de viaje, mejorando la oferta disponible y siempre respetando el marco competencial.

Concluyo. El Gobierno está haciendo su trabajo y desde esta Comisión tenemos la responsabilidad de aprobar la mejor ley de movilidad sostenible posible entre todos. Paralelamente, las comunidades autónomas deberán aprobar sus propios mapas concesionales coordinados con el estatal para mejorar la vida de las personas del entorno rural.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A efectos de aceptar o rechazar la enmienda, tiene la palabra la señora Mejías.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Estamos a la espera de poder llegar a una enmienda transaccional con el Grupo Popular y lo comunicaremos al acabar la sesión de la Comisión.

Dicho esto, me gustaría decirles a los grupos Socialista y SUMAR que muchos años de promesas incumplidas y muchos años de prometer lo que habrá para aceptar o rechazar.

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

— PARA INSTAR AL GOBIERNO A CAMBIAR EL NOMBRE DE LA ESTACIÓN DE TREN DE BARCELONA-SANTS, AÑADIÉNDOLE EL DE MONTSERRAT CABALLÉ PARA RENDIR HOMENAJE A LA SOPRANO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000284).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el debate de la proposición no de ley para instar al Gobierno a cambiar el nombre de la estación de tren de Barcelona-Sants añadiéndole el de Montserrat Caballé para rendir homenaje a la soprano.

Interviene, en nombre del grupo proponente, el Grupo Parlamentario Popular, para la defensa de su proposición, la señora Llanos de Luna.

La señora **DE LUNA TOBARRA**: Gracias, presidenta.

El 3 de marzo de 2022 la entonces ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, anunció que a lo largo del año el Gobierno cambiaría el nombre o renombraría las principales estaciones ferroviarias españolas para asignarles nombres de mujeres que hubieran sido relevantes o insignes. Dijo textualmente: Asignaremos nombres de mujeres a las principales estaciones del país en un gesto cargado de simbolismo para recordar el nombre de mujeres que en muchas ocasiones la historia ha invisibilizado. Coincidiendo con este anuncio, todos recordamos que la estación de Madrid-Atocha pasó a renombrarse añadiendo el nombre de la escritora Almudena Grandes, y ya con anterioridad existían otras estaciones con nombre de mujeres prestigiosas, como por ejemplo la de Málaga, de la filósofa María Zambrano; la de Segovia, Guiomar, que fue, como saben, la musa de Machado; también en Burgos lleva el nombre de la primera gobernadora civil, Rosa Manzano, y la estación de Chamartín lleva el nombre de la política liberal y gran defensora del sufragio femenino Clara Campoamor. La misma tónica se ha llevado también con otras infraestructuras aeroportuarias en las que se han asignado nombres de hombre, como por ejemplo la de Madrid-Barajas, a la que se le puso, como saben, el nombre de Adolfo Suárez como reconocimiento y tributo a uno de los artífices de la transición española, y también el aeropuerto de Barcelona-El Prat, que adoptó el nombre de Josep Tarradellas en homenaje al primer presidente de la Generalitat de la democracia española. Pero la estación de Sants, la principal estación ferroviaria de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 14

Barcelona, ha quedado en el olvido, y eso que entre el nombre de mujeres brillantes, insignes y prestigiosas brilla con luz propia el de la gran soprano Montserrat Caballé.

Montserrat Caballé es una mujer cuyo talento es indiscutible, es una mujer que ha llevado el nombre de Cataluña y de Barcelona por todo el mundo, que además ha sido ovacionada en los grandes coliseos internacionales y en todos los teatros de la lírica mundial. Quiero señalar que, dado que Montserrat Caballé tenía esta voz tan excepcional, cuando le preguntaron a otra gran diva del siglo XX, María Callas —quién cogería el testigo de su prestigio en el arte lírico dramático—, contestó: *Only Caballé*. También todos recordamos que Freddie Mercury, que fue el autor de ese gran himno de las Olimpiadas de Barcelona de 1992, la canción *Barcelona*, y que además era un gran aficionado a la ópera, cuando le preguntaron quién podría cantar e interpretar con él esta canción, dijo que desde luego sería Montserrat Caballé, porque era la mejor voz entre todos los seres humanos.

A todos los que tuvimos el honor, el orgullo y la satisfacción de vivir aquellos momentos en Barcelona con las Olimpiadas del año 1992, cada vez que oímos este himno, como decía, *Barcelona*, nos conmueve y nos llena de emoción. Nos transporta o nos evoca a esta Barcelona vibrante, luminosa, que fue el foco de atención de todo el mundo, que además fue el resultado de un trabajo bien hecho, de la colaboración de todas las administraciones, donde hubo además una gran generosidad y entusiasmo por parte de los voluntarios que se volcaron en Barcelona para dar acogida y atender a todas las personas que visitaron esos días nuestra ciudad; además de una Barcelona que representó el espíritu olímpico, una Barcelona que ponía de manifiesto el esfuerzo, el trabajo, el tesón y la excelencia. Por ello creemos que, ahora más que nunca, es importante renombrar la estación de Sants con el nombre de Montserrat Caballé, por todo lo que he dicho, por todo lo que significa, porque es trasladarnos a aquella Barcelona europea, abierta, tolerante, cosmopolita, sobre todo en unos momentos en los que diez años de procés y con unas políticas absolutamente estériles y desacertadas del separatismo nos han llevado a la decadencia actual. Por tanto, creemos que en la actualidad es más importante que nunca volver otra vez a ese espíritu, que Barcelona vuelva a brillar en el mundo como brilló durante las Olimpiadas de 1992.

Por ello, pido a todos los grupos de esta Cámara que apoyen esta iniciativa, porque no solamente es un reconocimiento a Montserrat Caballé para honrarla, creo que nos honraríamos todos a nosotros mismos por este reconocimiento a unos méritos y unos tributos de una mujer, de una barcelonesa con unos méritos, como digo, universales e indiscutibles. Por ello, les pido el voto afirmativo para que la estación de Sants de Barcelona se renombre añadiendo el nombre de Montserrat Caballé.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora De Luna.

Interviene, para la defensa de su enmienda a la proposición no de ley, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Verdejo.

El señor **VERDEJO VICENTE**: Gracias, presidenta.

Nosotros hemos presentado la enmienda, en el sentido en el que el Partido Popular cogió como forma para renombrar, en este caso, la estación de Sants. El ministerio ha impulsado diferentes cambios de los nombres —ya empezó con la ministra Sánchez— para dar justa visibilidad a mujeres referentes en el ámbito de la ciencia y de la cultura de nuestra historia. Así, el compromiso del Gobierno de España sigue estando con la igualdad y con el merecido reconocimiento, como decía, con hechos como estos —ha nombrado algunos ejemplos— y la voluntad del Gobierno es seguir realizando estos nombramientos.

El Partido Popular, en cambio, cuando se han realizado, se ha quejado de la forma de hacer estos cambios porque, según el Partido Popular, se han hecho sin contar con el territorio, sin este diálogo que tanto reclaman. Bien, el ministerio se ha puesto a trabajar y sigue trabajando en ello, por lo que está impulsando una orden ministerial donde se verán reflejadas todas las preferencias del ámbito cultural y científico, y también tendrá en cuenta la proyección pública de la defensa de los valores y los derechos de las personas que se propongan para cambios como este. Además, se analizarán, se tramitarán y se aprobarán, en su caso, los cambios de denominación con un procedimiento regulado. El ministerio está trabajando esta orden ministerial y, por lo tanto, creemos que no es la forma de hacerlo con esta proposición no de ley. Por eso me sorprende, criticando las formas, que el Partido Popular repita la misma fórmula para este caso. Permítame que crea que el motivo de la presentación de esta PNL no es justamente la que lleva el título, sino el momento preelectoral en Cataluña.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 15

A mí también me sorprenden nuevas propuestas del Partido Popular en Cataluña porque, de momento, solo tenían el 155 permanente. **(Rumores)**. Si van avanzando, a lo mejor llegarán a hacer alguna propuesta que beneficie a los catalanes y a las catalanas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Para el trámite de toma de posición, ¿Grupo Parlamentario Mixto? **(Pausa)**. ¿Grupo Parlamentario PNV? **(Pausa)**. ¿Grupo Parlamentario Bildu? **(Pausa)**.

Por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, el señor Gavin.

El señor **GAVIN I VALLS**: Haré, si le parece bien, una doble intervención, que eso sí se permite. **(El señor Ramos Esteban: Es un doble turno)**.

Intentaré ser más breve. **(Continúa su intervención en catalán)**³.

Resumo. La señora Montserrat Caballé tiene una lista larguísima de reconocimientos, quizá es de las personas que más reconocimientos tiene. **(La señora De Luna Tobarra: Ninguno en Barcelona)**. Medalla d'or de la Generalitat de Catalunya; medalla d'or del Cercle Artístic de Barcelona; *honoris causa* por la Universidad de Barcelona y Politécnica de Valencia; Premio Nacional de Música de Catalunya **(la señora De Luna Tobarra: Ni una calle)** y tantísimos otros reconocimientos en España, en Francia y en tantísimos otros países extranjeros. Yo no creo que a ella le gustase que una parte de este reconocimiento fuese poner un nombre a una estación, sinceramente. **(La señora De Luna Tobarra: No)**. Pero, a más a más, reprimo al PP que su interés en las políticas de transporte sea buscar nombres a las estaciones y no hacer las inversiones cuando toca en una estación que lleva muchos años de retraso en las obras de ampliación.

Por tanto, nos abstendremos en la votación.

Gracias.

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

¿Grupo Parlamentario Esquerra Republicana? **(Pausa)**.

Por el Grupo Parlamentario SUMAR, señora Boada.

La señora **BOADA DANÉS**: Gracias, presidenta.

Lo primero de todo, quisiera hacer un pequeño apunte. En una proposición tan sencilla como esta PNL, el PP no ha podido dejar de instrumentalizarla. Dice que Barcelona está seriamente necesitada de un nuevo impulso y se impone como una tarea colectiva urgente combatir la decadencia generada por años de ensimismamiento separatista. Señorías del PP, Barcelona es una ciudad acogedora, es una ciudad que ha florecido en los últimos ocho años. No apelen a la decadencia porque los barceloneses y las barcelonesas no les votan.

Dicho esto, entrando en materia, Montserrat Caballé fue una de las voces líricas más importantes de la historia de la ópera y una figura icónica de la cultura, con un repertorio inmenso que supera los cien roles en el escenario y la grabación de más de ochenta títulos; esto es indiscutible. Pero Montserrat Caballé también fue una figura que en los últimos años quedó ensombrecida por eludir sus obligaciones fiscales. Así como decimos que su valor como artista es indiscutible, su valía como ciudadana quizá no tanto. Entendemos que el PP normalice esto de la evasión fiscal —de hecho, tienen grandes figuras dentro de su partido que la practican y está de moda en la Comunidad de Madrid—, pero la ciudadanía de este país ni la comparte ni la premia. **(Rumores.—La señora De Luna Tobarra: Es increíble)**.

Así que, básicamente, por parte del Grupo Parlamentario SUMAR, el principal elemento por el cual nos vamos a abstener es precisamente porque pensamos que no es de esta Comisión ni tan siquiera de un solo ministerio decidir el cambio de nombre de una estación, la más importante de Cataluña, sino que apostamos por iniciar un diálogo con las distintas administraciones del territorio e incluso invitar a la ciudadanía a participar de este cambio de nombre de la estación de Sants, la más importante de Cataluña.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Mejías.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 16

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Gracias, presidenta.

Vaya por delante que el Grupo Parlamentario VOX quiere manifestar que no hemos sido nunca partidarios ni de reescribir la historia ni de revisar nomenclaturas callejeras ni de dar pábulo a iniciativas que solo alimentan los retos entre partidos. Pero, a diferencia de lo que han dicho algunos intervinientes, sí somos conscientes de que la ciudad de Barcelona pasa por unos momentos muy difíciles, de que el abandono, la inseguridad, el urbanismo caótico y la falta de grandes proyectos han sumido en un grave deterioro a la ciudad de Barcelona de la que le va a costar salir. Dice el señor Gavin que no hay consenso para poner el nombre de Montserrat Caballé a la estación de Sants. **(El señor Gavin i Valls: Yo no he dicho eso)**. Hay que recordar que apenas unos días después del fallecimiento de Montserrat Caballé, allá por el año 2018, un acuerdo unánime del consistorio municipal acordó dar luz verde a una calle que llevase el nombre de Montserrat Caballé, una de las sopranos más importantes del mundo, una barcelonesa universal, como reconocimiento a su trayectoria artística, referente de la música y la cultura, que ayudó a proyectar la mejor Barcelona en todo el mundo, también con su interpretación en los Juegos Olímpicos junto a Freddie Mercury. Se aprobó por todos los grupos del consistorio y en la actualidad no hay calle a nombre de Montserrat Caballé. Eso sí, señora de SUMAR, incluso cuando Ada Colau se propuso feminizar el nomenclátor de la ciudad de Barcelona, otorgó calles a mujeres como, por ejemplo, Felícia Fuster i Viladecans, una poetisa no sé si muy conocida; o, por ejemplo, una plaza a Valerie Powles, una activista inglesa que nada tuvo que ver con Barcelona. En cambio, curiosamente, no tuvo tiempo de otorgarle una calle a Montserrat Caballé, la diva del siglo XX. Otras ciudades sí que lo hicieron. Curiosamente, han otorgado ese reconocimiento a la artista Getafe, Tarragona o Málaga, que cuentan con una calle, pero Barcelona no, y esto constituye un agravio a la gran soprano, que sigue en la actualidad esperando ese merecido reconocimiento, un reconocimiento que le han otorgado otras muchas instituciones, como ha recordado el señor Gavin.

Hoy se nos propone que, tras el compromiso del Gobierno de reasignar nombres de mujeres de especial relevancia a las principales estaciones de la red ferroviaria, tal y como sucedió en Madrid con Almudena Grandes, en Segovia con Guiomar o en Chamartín con Clara Campoamor, sea la estación de Sants, que adquiere el nombre del barrio en el que se ubica, a la que se le reasigne el nombre de Montserrat Caballé. Como les decía, nosotros no somos partidarios ni de reescribir la historia ni de revisar nomenclátors, pero hoy la ciudad de Barcelona está en una situación tan decadente, tan reconocida y necesitada de proyectos, que, si esto va a contribuir a una sola noticia favorable para la ciudad de Barcelona, VOX la votará a favor. **(Aplausos)**.

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

A efectos de aceptación o rechazo de las enmiendas, tiene la palabra la señora de Luna.

La señora **DE LUNA TOBARRA**: La enmienda se ha presentado solo por el Partido Socialista y desvirtúa absolutamente la parte dispositiva o el *petitum* de nuestra PNL, con lo cual no la aceptamos. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora de Luna.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR UN ANÁLISIS DE LA VULNERABILIDAD DE TODA LA RED DE CARRETERAS ESPAÑOLA, PARA CUANTIFICAR LA AMENAZA REAL DE LOS IMPACTOS VINCULADOS AL CAMBIO CLIMÁTICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000485).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el debate de la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a realizar un análisis de la vulnerabilidad de toda la red de carreteras española para cuantificar la amenaza real de los impactos vinculados al cambio climático.

Interviene para su defensa, en nombre del grupo proponente, del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Senderos.

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

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista presenta esta proposición no de ley con un objetivo claro: adaptar nuestras infraestructuras al cambio climático. Como ustedes saben, el clima también puede afectar al transporte. Las lluvias torrenciales, las sequías extremas, los cambios bruscos de temperatura o las olas de calor más frecuentes e intensas son algunos de los retos que tendrán que superar nuestras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 17

infraestructuras por el cambio climático. Los estudios científicos realizados hasta ahora concluyen que las infraestructuras de transporte se verán afectadas principalmente por cambios de temperatura, precipitación y por el aumento del nivel del mar. Los efectos del incremento de las temperaturas incluyen deformaciones de la vía férrea y de la catenaria, y también generan impacto en el asfalto e incluso fallos estructurales. Además, el riesgo de incendios forestales aumenta y se podrían cortar carreteras y vías de ferrocarril. Entre los efectos relacionados con el aumento de las precipitaciones figuran los deslizamientos de tierra o sobrecarga de los drenajes; también los fenómenos relacionados con el aumento de erosión, como la degradación de puentes, y las lluvias extremas pueden inundar las carreteras y afectar a la estabilidad del asfalto. El aumento del nivel del mar provocará inundaciones y los soportes de los puentes y la estructura de las infraestructuras también se verán afectados. Además de los daños causados directamente a la infraestructura, el funcionamiento del transporte también puede verse afectado. La mayoría de los estudios muestran un descenso de la velocidad del tráfico. Señorías, en términos de seguridad se prevé un aumento de accidentes debido al incremento de las precipitaciones. Las altas temperaturas, la formación de hielo y los fuertes vientos pueden provocar grandes retrasos o desvíos de trenes.

Los organismos internacionales nos están avisando y nos están alertando de la necesidad de tener esta situación en cuenta a la hora de diseñar y construir las infraestructuras del futuro. Según la Comisión Europea, entre el 30 y el 50 % de los costes de mantenimiento de carreteras está causado por los fenómenos extremos que provoca el cambio climático, lo que supone entre 8000 y 13000 millones de euros al año. Además, se espera el aumento de frecuencia de eventos como las inundaciones, grandes sequías y precipitaciones extremas.

Señorías, si la planificación y el diseño de las carreteras continúa realizándose como hasta ahora, es muy probable que no sea posible dar respuestas a los eventos climatológicos que vienen sucediéndose hasta ahora y los que vendrán en un futuro. La consecuencia de esto es que podría llegar a ponerse en duda la sostenibilidad de la infraestructura y la eficiencia económica de las inversiones. El concepto de resiliencia se ha hecho muy popular en diversos ámbitos, pero es necesaria la creación de infraestructuras capaces de soportar las condiciones ambientales extremas a las que se verán sometidas durante todo su periodo de vida útil.

Señorías del Partido Popular, hoy tienen una oportunidad de abandonar el seguidismo de las políticas negacionistas de VOX y apoyar esta iniciativa, porque, sinceramente, ya no hay diferencia entre ustedes y VOX. Y señorías de VOX, tras escuchar a lo largo de esta Comisión, ¡qué decir de ustedes, negacionistas por naturaleza! Nos quieren imponer una surrealista Agenda España y seguramente esta iniciativa les parezca un chiste, les parezca una broma o incluso les puede costar entenderla, dado que ustedes son los que dicen que el agua de los ríos se tira al mar. A partir de aquí, nos podemos esperar cualquier cosa de ustedes.

Señorías, esta iniciativa es un compromiso con la economía, el medioambiente, la seguridad y, además, salva vidas, así que espero que pueda contar con el apoyo mayoritario de esta Comisión.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A continuación, interviene para la defensa de las enmiendas, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, presidenta.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista nos plantea que el Congreso inste al Gobierno a realizar un análisis de vulnerabilidad de toda la red de carreteras españolas. Lo primero que hay que decir es que esta Comisión no puede instar a los gobiernos autonómicos, provinciales y locales que forman parte de la red de carreteras españolas; en todo caso, será de la Red de Carreteras del Estado. Pero el Gobierno socialista está desde junio de 2018 al frente de la responsabilidad de las carreteras de España, pronto se van a cumplir cuatro años, y lo que nos plantea en esta sucinta, pero al mismo tiempo genérica, proposición no de ley es realizar algunas actividades que ya se vienen realizando con carácter general y que el propio Gobierno socialista está en estos momentos ejecutando. Por lo tanto, instar a aquello que ya se está ejecutando nos parece una pérdida de tiempo y una distracción, desde luego.

Porque lo cierto y verdad es que la nueva Subdirección General de Sostenibilidad de la Dirección General de Carreteras ha publicado el 26 de marzo justamente el contrato de servicios de asistencia técnica para la evaluación de la resiliencia de la Red de Carreteras del Estado ante eventos hidrometeorológicos y en la gestión de inundaciones, y porque, además, en el Plan Nacional de Adaptación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 18

al Cambio Climático, una iniciativa del Gobierno socialista aprobada por estas Cortes en el año 2021, ya se define un programa de trabajo que en el periodo 2021-2025 está planteando iniciativas exactamente iguales a las que hoy se nos pretende presentar como nuevas. Así, por ejemplo, se desarrollan iniciativas de sostenibilidad, resiliencia y adaptación al cambio climático de la red de carreteras, hay otra medida de revisión de las variables climáticas, hay otra medida de creación de un grupo de trabajo sobre impactos y adaptación de las infraestructuras del transporte al cambio climático, y todo ello con una secuencia y un cronograma que, por cierto, en alguna de estas medidas ya está siendo incumplido.

Se olvida también el Grupo Parlamentario Socialista de que desde hace años existe el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, el CEDEX, que entre sus actividades está justamente el ámbito de las carreteras y su afectación por el cambio climático, que desarrolla el Centro de Estudios del Transporte. Desde luego, también nos llama mucho la atención que se omita y se olvide este tema. Pero de lo que no habla la proposición no de ley es de lo que hablan todos los ciudadanos de España en este momento, que es sobre el estado de la Red de Carreteras del Estado en nuestro país, porque no hay territorio de España en el que no haya unas enormes quejas en este momento sobre el déficit de conservación y de mantenimiento derivado, en unas ocasiones, del cambio climático y, en otras ocasiones, de una ausencia clamorosa de inversión. Esa misma Asociación Española de la Carretera, que se cita en la proposición no de ley, ha estimado un déficit de conservación en España del orden de 10 000 millones de euros; un déficit de conservación y mantenimiento que solo se puede suplir incrementando las partidas presupuestarias que adolecen de una falta de recursos. Cito mi comunidad autónoma, Galicia, con la autovía A-6 o la carretera nacional N-120 o la autovía AG-55, pero podría citar la A-92 en Andalucía o podría citar cualquier territorio de España.

Desde luego, señorías, nos preocupa la afectación del cambio climático, nos preocupa esta falta de conservación, nos preocupa esta falta de compromiso del Gobierno socialista para con las infraestructuras, y no se puede pretender dar la apariencia de que nos estamos ocupando de este tema con proposiciones no de ley tan faltas de contenido y tan faltas de rigor. Por ello, la estimación de nuestra enmienda sí que contribuiría a darle contenido y efectividad a esta iniciativa.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Pasamos al turno de toma de posición. ¿Grupo Parlamentario Mixto? **(Pausa)**. ¿Grupo Parlamentario Vasco? **(Pausa)**. ¿Grupo Parlamentario Bildu? **(Pausa)**.

Por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, el señor Gavin. **(El señor Ramos Esteban: En castellano)**.

El señor **GAVIN I VALLS**: Lo haré en castellano, pero se entiende fácil. **(Rumores)**.

No será una intervención larga, será breve, porque además hacerlo en las dos lenguas, claro, te pillan muchísimo tiempo.

Creo que la propuesta es absolutamente sensata y razonable, tiene todo el sentido del mundo. Y, aunque es verdad lo que dice el portavoz del Grupo Popular de que hay un contexto normativo y de textos que ya inspiran u orientan a hacer este tipo de tarea, creo que esto también ayuda a poner en valor, a dar importancia a la lucha contra el cambio climático, que nos afecta de modos muy distintos, pero nos afecta de una forma muy muy importante.

Por cierto, yo siempre he entendido del texto que se trata de las carreteras de titularidad del Estado. Veo imposible que pudiesen hacer un estudio de este tipo de carreteras de titularidad de otra Administración, porque, entre otros motivos, no tendríamos seguramente los datos técnicos. Plantear que la red debe adaptarse al cambio climático ante un escenario de mayores tempestades y más duras, viento más fuerte y lluvias más intensas, y puntas de calor y de lluvia también muy importantes es algo que está claro. Esto tiene una afectación en la infraestructura muy importante, en la seguridad y en la resiliencia de la infraestructura. Por tanto —y con esto acabo—, me parece que es sensata y la votaremos a favor.

Me parece que les voy a ahorrar la versión en catalán, porque así ahorramos tiempo.

Gracias.

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

¿Por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana? **(Denegación)** ¿Por el Grupo Parlamentario SUMAR? **(Denegación)**.

Por el Grupo Parlamentario VOX, interviene la señora Rueda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 19

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

Escuchar al representante del Grupo Socialista decir que es surrealista la Agenda España que defiende VOX es el colmo del desconocimiento; surrealistas sí es esa Agenda 2030 y esa ley de amnistía, y surrealista sí que es el caso de corrupción del Partido Socialista y de los allegados al Partido Socialista, llámense Koldo o Begoña Gómez.

Hoy, el Grupo Socialista nos trae una iniciativa donde dice que hay realizar un análisis de la vulnerabilidad de toda la red de carreteras española para cuantificar la amenaza real de los impactos vinculados al cambio climático. Empieza su primer punto: el ODS, sus objetivos en las infraestructuras. Y en su exposición de motivos hace una mención a la Asociación Española de la Carretera y vuelve a hacer mención al cambio climático. Lo que no menciona es lo que la Asociación Española de la Carretera ya comunicó en febrero de 2024, que los expertos calculan que el déficit de reparaciones en la red de carreteras de España asciende a 9900 millones de euros, que el 83 % de los pasajeros se mueven por carretera y que el 91 % de las toneladas de mercancías también se transportan por carretera. Y tenemos aquí un Gobierno que está en los dislates ideológicos, pero hay que recordar que España tiene 17 108 kilómetros de vías de alta capacidad y su falta de mantenimiento es y ha sido una queja constante: tenemos grietas en las rodadas, agrietamientos gruesos, deformaciones, baches con neumáticos reventados y con carreteras que se siguen desgastando, y, cuanto más avanza ese deterioro, más costosa es su reparación. Y aquí vienen a decir que ahora el dinero de los españoles se gaste en análisis, y a ver esto cuánto nos va a costar. No malgasten el dinero de los españoles, señorías, no lo malgasten en análisis estériles; lo que tienen que hacer es invertir en la reparación y en la conservación de toda la red. No hace falta que hagan análisis; si quieren, dense una vueltecita por Málaga. En las carreteras de Málaga se concentran nueve de los tramos más peligrosos para motoristas, con puntos de alta siniestralidad. Estamos hablando de accidentes con víctimas mortales; puntos negros, como el valle del Guadalhorce, Antequera, Axarquía y Costa del Sol. Y lo que sucede en Málaga se repite en toda España.

No gasten el dinero en bobadas ideológicas, lo que tienen que hacer es invertir en el mantenimiento de las carreteras que sí son titularidad del Gobierno. Esa es su responsabilidad: salvar vidas.

Gracias.

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

A efectos de aceptar o rechazar la enmienda, tiene la palabra el señor Senderos.

El señor **SENDEROS ORAÁ**: Rechazamos la enmienda y se votará en sus propios términos.

— RELATIVA AL ESTABLECIMIENTO DE COEFICIENTES REDUCTORES PARA REBAJAR LA EDAD DE JUBILACIÓN DE LOS TRABAJADORES DEL SECTOR DE CONDUCTORES PROFESIONALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/000528).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos el debate con la proposición no de ley relativa al establecimiento de coeficientes reductores para rebajar la edad de jubilación de los trabajadores del sector de conductores profesionales.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Republicano, la señora Granollers. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia).**

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

He dejado una copia de mi intervención para quien quiera recogerla, porque la voy a hacer en catalán. **(Continúa su intervención en catalán, cuya traducción se incluye a continuación según el texto facilitado por la señora diputada a la Comisión)**⁴.

La Organización Internacional del Trabajo reconoce a los profesionales del transporte como un colectivo de riesgo, por la peligrosidad en su propia salud y el riesgo de sufrir accidentes de tráfico en el marco de su actividad.

Ahora mismo la media de edad de los profesionales del transporte en el estado es de 50 años, 3 más que la media europea que está a los 47 años.

⁴ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios, conforme al cual la veracidad de la traducción es responsabilidad de la diputada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 20

También se ha observado que desde el 2021 se ha aumentado la migración de los trabajadores del régimen general a trabajadores autónomos, dejando entrever la posibilidad de que actualmente hayan muchos falsos autónomos. Aumentando así las pésimas condiciones laborales que la mayoría de empresas someten a los transportistas.

Todo el mundo sabe, que hacerse autónomo no quiere decir hacer menos horas sino al contrario, quiere decir más horas de espera en las zonas de carga y descarga sin remunerar y más horas trabajadas en la carretera.

Además estas horas de conducción están sometidas a ritmos de trabajo estresantes, muchas veces con inclemencias del tiempo y de la circulación. Lo cual supone una mayor probabilidad de sufrir o provocar siniestros viarios por falta de sueño, enfermedades, indisposiciones al volante, falta de reflejos, fatiga, etc. Sumémosle la correlación entre edad y peligrosidad de la actividad dentro de este sector.

Y es que la tasa de incidencia de accidentes de trabajo en los mayores de 55 años es tres veces superior al resto de sectores respecto al mismo rango de edad.

Los últimos siniestros ocurridos recientemente evidencian que no es seguro ni para las personas conductoras ni para las y los pasajeros, ni para las mercancías, ni para el resto de personas usuarias de las vías públicas, que alguien con una edad superior a los de 60 años esté al volante de un vehículo más de 8 horas en el día.

A pesar de esto, no ha sido todavía considerada como uno de los sectores profesionales objeto de aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación por parte del Gobierno del estado incluso habiendo sido recomendado por la Unión Europea, sindicatos, universidades o la Seguridad Social.

Este régimen de reducción de la edad de jubilación viene regulado por el Real Decreto 1698/2011, que prevé la posibilidad de establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación para aquellas actividades profesionales los trabajos de las cuales sean de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa, insalubre o causa de elevados índices de mortalidad.

En diciembre de 2018 el pleno del senado aprueba, con los votos del partido socialista, una moción del grupo republicano en lo referente a mejoras para los profesionales del transporte por carretera.

En esta moción ya se instaba entre otras «al Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social a rebajar la edad ordinaria de jubilación».

Han pasado casi seis años y el gobierno del estado sigue sin atender las reclamaciones de los diferentes sindicatos y agentes del sector.

Los incumplimientos reiterados de los compromisos del estado con el colectivo de profesionales del transporte suponen una clara vulnerabilización y precarización de un sector al cual pertenecen decenas de miles de trabajadores.

Por otro lado, no habrá relevo generacional sin condiciones laborales dignas, y la jubilación anticipada es, sin duda, una manera de dignificar la profesión y atraer personas jóvenes al sector.

Por estos motivos pido el voto favorable a esta PNL, no hay que esperar a una parada general del sector para reconocer esta justa reivindicación.

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

A continuación, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Cristina López.

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

En primer lugar, les diré que espero no quedarme sin voz en la intervención, porque vengo de un resfriado fuerte.

En el Grupo Parlamentario Socialista compartimos el objeto de esta iniciativa. Es fundamental compartirlo, y no solamente con el sector de transportes, de conductores profesionales, sino con todos los sectores de la sociedad. Porque el objetivo de esta iniciativa es eliminar la precariedad laboral en todos los sectores, es un objetivo del Grupo Parlamentario Socialista y del Gobierno desde su inicio, todo ello de la mano del diálogo social. Por eso hemos presentado una enmienda, para que, teniendo en cuenta las recomendaciones recogidas en el último informe de evaluación y reforma del Pacto de Toledo aprobado por el Pleno del Congreso y en los términos previamente acordados con las organizaciones sindicales y empresariales, se adapte el marco regulador establecido por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 21

sistema de la Seguridad Social. Proponemos adaptar este marco para poder llegar a un acuerdo con el grupo proponente.

Me gustaría poner en valor el trabajo que realizan los hombres y mujeres del sector de conductores profesionales, un sector clave para la economía del país, que día a día están al servicio de toda la ciudadanía y que en los momentos más difíciles estuvieron trabajando para facilitarnos la vida al resto de la ciudadanía. Han sido muchas las reivindicaciones que este sector ha hecho durante muchísimos años, reivindicaciones que en muchos años con otros gobiernos no han sido escuchadas, pero afortunadamente ahora, desde el inicio de la anterior legislatura del presidente Pedro Sánchez, se han puesto en marcha medidas. Son reivindicaciones históricas que lamentablemente hemos visto que el Partido Popular o las derechas de este Congreso no han apoyado, como la prohibición de carga y descarga por el conductor, reforzar los tiempos de descanso o la obligación de la revisión de los precios. Lo que esto nos dice, por mucho que la intervención que ahora haga el Partido Popular vaya en una línea o en otra, igual que la de VOX, es que ellos no quieren terminar con la precariedad laboral de este sector. En el Grupo Parlamentario Socialista lo tenemos claro: estaremos en el diálogo, en el consenso, en el trabajo y el acuerdo para mejorar la vida de la gente.

Y, por supuesto, me gustaría aprovechar esta intervención para hacer tres reflexiones. En primer lugar, es necesario eliminar los bulos que lleva generando durante meses el Partido Popular en torno al mapa concesional, y es que hay que decirlo claro: es un documento para trabajarlo con las comunidades autónomas. Lo que se conoce es un documento para trabajar con las comunidades autónomas, donde se está trabajando. Por lo tanto, no hay una resolución, no hay nada de todo lo que están diciendo, y tampoco hay recortes en paradas. En segundo lugar, me hace gracia oír al Partido Popular hablar de inversiones cuando durante sus años de Gobierno hubo cero o bajísimas inversiones en carreteras, cero inversiones en vías ferroviarias y desde luego cero inversiones en trenes.

Y termino con otra reflexión en relación con lo que decía la señorita de VOX. A mí lo que me parece surrealista es que en esta Cámara haya partidos que nieguen la violencia de género o que nieguen el cambio climático, pero lo que todavía me parece más surrealista es que el Partido Popular gobierne con ellos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señora diputada.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Oscar Ramajo.

El señor **RAMAJO PRADA**: Buenos días.

Señorías del Grupo Republicano, presentan hoy una proposición no de ley que ya presentaron en el año 2018 en el Senado y que hace mención a los conductores profesionales. Al traerla aquí de nuevo vemos que, desde hace seis años, con el PSOE, nada de nada.

Este es otro de los colectivos de trabajadores de nuestro país que es víctima del desgobierno de Pedro Sánchez y de su desidia por todo aquello que no le es útil para permanecer en la Moncloa. Para Pedro Sánchez los conductores profesionales no son una prioridad, y sí lo son cuestiones como la aprobación de la ley de amnistía, pactada con su grupo político, o intentar desviar la atención de la trama de corrupción que anida con fuerza en el PSOE. Casos de corrupción que afectan a varios ministerios, uno de ellos el de Óscar Puente, a varios ministros, a la señora Armengol, y que hacen que Sánchez se preocupe más por haber pagado en el Consejo de Ministros los negocios de su mujer, Begoña Gómez, que de los problemas de estos trabajadores. Porque hay una cuestión que no nos pueden negar, señorías del Grupo Parlamentario Republicano, y es que ustedes son socios de gobierno de Sánchez y llevan a su lado, bien pegaditos, desde el año 2018, sin conseguir nada para el colectivo del que estamos hablando. Está claro que Sánchez solo los escucha a ustedes cuando necesita de sus votos para gobernar y así continuar volando en el Falcon de acá para allá, contribuyendo de una manera curiosa a la descarbonización. Son ustedes también coprotagonistas de permitir que Koldo fuera cargo público del Ministerio de Transportes entre junio de 2018 y julio de 2021, y que al menos seis implicados en la trama de mascarillas sigan aún en el Ministerio de Transportes con Óscar Puente.

En relación con los conductores, todos sabemos que los vehículos cada vez ofrecen mayor ergonomía y ayudas a la conducción, como sistemas para la reducción de fatiga o más seguridad activa y pasiva, pero también es cierto que desde que gobierna Sánchez el estado de conservación de la Red de Carreteras del Estado es cada vez más precario y deficiente, y esto no ayuda a los conductores, que tienen que trabajar todos los días en carreteras en muy malas condiciones de firme, visibilidad o

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 22

señalización. Esto se une a las insuficientes ayudas o incentivos fiscales del Gobierno para la renovación de la flota de vehículos pesados, ya que la antigüedad media de camiones en España supera los catorce años y un 30 % de esos camiones tienen más de veinte años de vida, y tenemos claro lo que esto supone para los conductores y su seguridad al volante.

En el Partido Popular creemos que ser conductor profesional es un trabajo muy duro y empatizamos con ellos. Muchas veces con jornadas largas, siempre fuera de casa, alejados de la familia, con salarios bajos, sujetos a las inclemencias del tiempo y condicionados por la subida de los carburantes, que se han disparado desde la guerra de Ucrania. Grandes profesionales que realizaron un trabajo heroico para abastecer a hospitales, supermercados y otros establecimientos de primera necesidad durante la crisis de la COVID-19. ¿Y cómo se lo pagó Sánchez? De ninguna manera. Y el enfado de los conductores se vio reflejado en la gran movilización del sector de transportes en el año 2022 contra el Gobierno. Por ello, el transporte, un sector maltratado por este Gobierno, junto con la construcción y las actividades agrícolas y ganaderas, es uno de los trabajos que más fallecidos y bajas presenta en el mundo laboral de nuestro país. El Partido Popular siente total comprensión hacia los trabajadores del sector de conductores profesionales, ya que gracias a ellos todos somos abastecidos de los productos y servicios necesarios en nuestro día a día, y creemos que el Gobierno no puede girarles la cara y solo atender a las exigencias de los independentistas vascos y catalanes, que son aquellos que buscan romper la unidad de España. Por todo ello, a través de la enmienda que presentamos, el Grupo Popular insta al Gobierno a realizar los estudios necesarios para valorar los riesgos que sufren los conductores profesionales e identificar todas las posibles medidas a adoptar con el fin de minimizar dichos riesgos.

Gracias, señorías. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señor Ramajo. Pasamos al turno de fijación de posiciones. ¿Junts desea intervenir en este punto?

El señor **GAVIN I VALLS**: Sí, muy brevemente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Tiene la palabra, señor Gavin.

El señor **GAVIN I VALLS**: Quiero destacar la importancia de la materia: la problemática de los trabajadores del transporte, una profesión dura, especialmente para los trabajadores del transporte internacional, sin ninguna duda, que requiere muchas horas de trabajo. Por tanto, queremos solidarizarnos y empatizar con este reto. Hay que estudiar fórmulas para ver qué tipo de profesionales deben tener algún tipo de atención, mejora o cambio en las condiciones de jubilación, nos parece perfecto, así como atender a las diferentes características del trabajo y de la profesión. Además, no debemos olvidar que es un sector que está muy falto de profesionales. También admito el relato de que precisamente mejorar las condiciones puede animar a que otras personas se planteen esta profesión.

Por tanto, dado que hay ya una transacción aceptada, votaremos a favor.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señor Gavín. Por el Grupo Parlamentario SUMAR, tiene la palabra don Jorge Pueyo.

El señor **PUEYO SANZ**: Muchas gracias, presidente.

Intervendré muy brevemente también. Hoy, Esquerra pone sobre la mesa la situación de los conductores profesionales y, sobre todo, la necesidad de dignificar sus condiciones laborales y sus condiciones de seguridad, porque ciertamente estamos ante un sector que presenta una siniestralidad y una mortalidad demasiado elevada, como para replantearse la situación y, sobre todo, como para que en este caso tengamos que apoyar esa rebaja en la edad de jubilación. Nos consta que el Gobierno está trabajando con los agentes sociales buscando el máximo consenso e intentando llegar a un texto normativo que aborde esta cuestión y que dé soluciones a todo este sector. Sabemos que se está trabajando mucho en esto y por nuestra parte estamos totalmente de acuerdo en que se tomen las medidas legislativas oportunas, como pide el grupo proponente, y estamos de acuerdo también en que se haga en el marco del Pacto de Toledo y de la mano de los agentes sociales, tal y como pide la enmienda del Grupo Socialista. Esperamos que haya un acuerdo transaccional entre ambos grupos y que pongamos fin a esta situación, que es muy injusta para los conductores y para estos trabajadores y trabajadoras.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 23

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señor Pueyo. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Rueda.

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

La materia es clave y sorprende leer en la proposición no de ley a una Esquerra que reconoce que, pese a ello, no ha sido todavía considerada como uno de los sectores profesionales objeto de aplicación de los coeficientes de reducción de la edad de jubilación por parte del Gobierno de España. También le recuerda al Gobierno la propia Esquerra Republicana que han pasado casi seis años y el Gobierno sigue sin atender las reclamaciones de los distintos sindicatos y agentes del sector, y vuelve a decir en la propia iniciativa que los incumplimientos reiterados de los compromisos del Estado con el colectivo de profesionales del sector del transporte suponen una clara vulneración y precarización de un sector al que pertenecen decenas de miles de trabajadores. Y sí, claro que es una evidencia, es una evidencia que este Gobierno, que está apoyado en Esquerra, no atiende a las reclamaciones justas de un sector que es clave e imprescindible. Es que, claro, quizá Sánchez y este Gobierno están más preocupados en atender el pacto de la amnistía, el traspaso de rodalies, la condonación de 14 000 millones de euros o esa mesa de diálogo que sí que le reclamó Esquerra y que sí que le ha dado. Pero, reitero, este Gobierno hace caso omiso a las peticiones de un sector esencial. Un sector que se enfrenta a la subida del precio del combustible, a la subida de los costes salariales, al mal estado de las carreteras, a la falta de zonas seguras para el estacionamiento, a la disminución de conductores profesionales, a la falta de relevo generacional, a la precarización de las condiciones laborales, al no reconocimiento de la totalidad de las enfermedades profesionales derivadas de dicha profesión y a una formación que es inaccesible para nuestros jóvenes. Hagan como en Castilla y León; en Castilla y León hemos puesto en marcha, para poder fomentar esa empleabilidad en el sector, que se sufrague hasta el 75 % del coste de la obtención de permisos, porque hay que ayudar a nuestros jóvenes y es el momento de cumplir con el sector, un sector que agrupa a autónomos, pequeñas empresas y asalariados, que merecen no solo el reconocimiento de ese gran trabajo que hicieron durante la pandemia y cada día, porque es muy agradable, ¿verdad?, ir al supermercado y tener todos los productos de primera necesidad y de no tan primera necesidad. Claro, es agradable, pero después no ayudan a quienes se hacen cargo de todo ello, desde nuestros agricultores hasta nuestros transportistas. Necesitan reconocimiento, pero también necesitan medidas urgentes y concretas para apoyar a este sector.

Finalizo. A la representante del Partido Socialista hay que recordarle que son los responsables directos de esta precariedad laboral que padecen los trabajadores del sector. ¿Por qué? Porque son los que gobiernan y son sus políticas las que les afectan de manera directa. Y un apunte. En todas las Comisiones siempre viene a decirle al Partido Popular eso de socio con VOX. Sí, es perfecto gobernar con VOX, lo que es una indecencia es pactar con los herederos de ETA, con los golpistas y con los delincuentes. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señora Rueda. Señora Granollers, en relación con las enmiendas.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Hemos llegado a una enmienda con el Grupo Socialista que creo que ya la hemos hecho llegar a la Mesa.

Gracias.

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

— PARA IMPULSAR UN PACTO POR LAS INFRAESTRUCTURAS Y EL TRANSPORTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000544).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a la siguiente proposición no de ley, para impulsar un pacto por las infraestructuras y el transporte.

Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista que defiende su portavoz, don César Ramos.

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

Hoy traemos aquí una iniciativa que creemos que es imprescindible, que lo que intenta más que nada es tener un gesto para que los ciudadanos entiendan que los que estamos aquí no solo estamos para utilizar cada día palabras gruesas contra el partido de la oposición, sino que utilizamos palabras para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 24

entendernos. Si cada uno de los que estamos aquí nos paseamos por nuestro barrio cuando volvamos a nuestra provincia, a nuestra localidad, y les preguntamos a los ciudadanos qué percepción tienen de la política, qué percepción tienen de los políticos, qué percepción tienen de lo que hacemos cada día en el Congreso, ¿qué piensan que dirían? Seguramente los calificativos que utilizarían serían la bronca, el insulto permanente y que no conseguimos llegar a ningún acuerdo. Creo que no nos lo podemos permitir. Por eso, esta iniciativa que hoy traemos aquí, esta proposición no de ley, lo que busca es hacer un gesto hacia los ciudadanos diciéndoles que en esta Comisión estamos dispuestos a ponernos de acuerdo en algo que a ellos les preocupa cada día, sus infraestructuras de transporte, que es lo que les permite a las comunidades autónomas y a todos los territorios ser iguales, sentirse iguales y tener las mismas oportunidades. Por eso, creemos imprescindible que hoy de aquí salga apoyada esta iniciativa con el máximo acuerdo. La iniciativa no dice mucho, la iniciativa insta —y no solo insta al Gobierno sino a los partidos políticos que formamos parte de esta Cámara— a que nos pongamos de acuerdo. Y yo me pregunto, ¿vamos a estar dispuestos hoy a poner la política por encima de los gestos? Hoy lo veremos; lo veremos con la votación y lo veremos con las intervenciones. Sinceramente creo que merece la pena.

Seguramente, cuando nos eligieron de diputados o cuando nos presentamos a las elecciones el objetivo que nos marcamos la mayoría de los que estamos aquí era mejorar la vida de la gente. Y yo me pregunto, con las intervenciones que hacemos cada día, con las votaciones que hacemos en el Congreso cada día, ¿estamos mejorando la vida de la gente, estamos trabajando con el objetivo principal de mejorar la vida de la gente o simplemente estamos trabajando para que nuestras intervenciones tengan un eco, sobre todo entre los nuestros, porque utilizamos aquellas expresiones que los nuestros aplauden con las orejas pero que la mayoría de los ciudadanos no entienden ni comprenden, ni aceptan? Por eso, presentamos una iniciativa que creo que merece la pena. Merece la pena que el Congreso de los Diputados, la Comisión de Transportes, diga hoy por parte de todos los grupos parlamentarios que esta Cámara, aparte de los focos mediáticos que siempre se ponen y se sitúan sobre la bronca, también es capaz de poner de acuerdo a grupos distintos, con formas de entender distintas.

Hay dos enmiendas que han presentado Junts per Catalunya y el Grupo Popular. Nosotros hemos hecho una transaccional que creemos que puede reflejar la filosofía de cada uno de los grupos que forman parte de esta Cámara. Cuando alguien acuerda tiene que ceder, por eso nosotros hemos cedido, pero también el resto de los grupos que han presentado enmiendas entenderán que no todo el texto que aparece reflejado en esa enmienda transaccional va a reflejar lo que querían, porque ese es el acuerdo. Si hoy no somos capaces de llegar aquí a acuerdos en un simple texto que busca y que insta a los partidos políticos a llegar a un acuerdo, a un pacto de infraestructuras, ¿alguien cree que a lo largo de la legislatura vamos a ser capaces de ponernos de acuerdo en una ley de movilidad? ¿Alguien cree que vamos a ser capaces de ponernos de acuerdo en unos criterios sobre cuáles son las infraestructuras prioritarias? Si hoy no llegamos a un acuerdo, si hoy no se aprueba con un amplio consenso esta iniciativa, ¿alguien cree que a lo largo de la legislatura los grupos que formamos parte de esta Cámara vamos a renunciar a los gestos por hacer política? Yo creo que hoy merece la pena mostrar las cartas, ponerlas encima de la mesa y que cada grupo parlamentario diga a qué está dispuesto en esta legislatura.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señor Ramos.
Por el Grupo Parlamentario Junts, tiene la palabra el diputado don Isidre Gavín.

El señor **GAVIN I VALLS**: El tiempo para defender la enmienda, ¿cuánto es?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Cuatro minutos.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gracias.

Primera cosa. **(Continúa su intervención en catalán)**⁵.

Ahora, si me permiten, también un resumen muy breve. Estamos totalmente de acuerdo en que debería acabarse este espectáculo de tirarse las infraestructuras a la cabeza como un objeto político. Las infraestructuras deben ser objeto de análisis técnicos, científicos, de estudios de coste-beneficio económico y social. Este debería ser el foco del debate en el tema de las infraestructuras. En nuestra

⁵ En aplicación del punto Tercero.5 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 25

enmienda, queríamos añadir que esta repartición o esta planificación general de las infraestructuras del Estado —que evidentemente es de las que habla esta iniciativa— sea justa y equitativa, que se tengan en cuenta estos estudios de coste-beneficio, que priorice las infraestructuras iniciadas y no finalizadas —porque hay un espectáculo de trozos de infraestructuras que no acaban de conectar con nada—, y finalmente que se cuente con los Gobiernos autonómicos por donde se pasa.

Efectivamente, señor portavoz, la transacción no recoge al cien por cien lo que nosotros hemos propuesto, pero es suficiente como para ver reflejados estos valores en la propuesta de transacción y, por tanto, la aceptamos.

Gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Héctor Palencia.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, compañeros.

La verdad es que si hoy viniera de la máquina del tiempo y llegara aquí de primeras, a lo mejor me creería las palabras del portavoz socialista, pero es que ya tenemos un bagaje y una historia en esta legislatura y en los últimos seis años de gobierno de Sánchez. El Gobierno del no es no. El Gobierno que dijo no es no a un pacto por la regeneración democrática. El Gobierno del no es no sobre un pacto por el Estado del bienestar. El Gobierno del no es no para un pacto por el saneamiento económico que le propuso el Partido Popular. El Gobierno del no es no para un pacto por las familias. El Gobierno del no es no para un pacto nacional del agua. El Gobierno del no es no para un pacto territorial.

Señores, hoy ustedes han cambiado de piel, pero siguen siendo el mismo lobo. Habla el portavoz del PSOE de palabras gruesas cuando hay un ministerio con un ministro que tiene más incontinencia verbal y tuitera que nadie en el mundo de la política, un ministro que no deja títere con cabeza, que se mete en todos los charcos disfrutando. Y ahora piden un acuerdo, y lo pedirán para ley de movilidad sostenible. El camino, como dice el refrán castellano, se demuestra andando y ustedes no lo están demostrando.

Piden un pacto, pero vamos a ver qué han hecho ustedes en los últimos seis años. Hablaba antes el señor Morales, el diputado socialista, del mapa concesional y de Castilla y León. Compartimos sus palabras. Un territorio con mucha despoblación, con mucha dispersión y el más extenso necesitaría una financiación que tuviera en cuenta, como otras comunidades autónomas, ese factor. ¿Qué han hecho ustedes durante seis años para valorar el coste efectivo de los servicios públicos en la España interior? Nada, cero. Por ejemplo, podemos hablar de una vía que une Castilla y León, Castilla-La Mancha, Madrid y Aragón, la A-40, que une Ávila, Toledo, Cuenca y Teruel. Y vamos a hablar del tramo de la A-40 Ávila-Maqueda. En junio de 2018 se solicita el modificado número dos para adecuarlo a las indicaciones que establece Medio Ambiente. En diciembre de 2021 se redacta la propuesta del segundo modificado. Ya en abril de 2022 se aprueba el modificado dándole más presupuesto para poder presentar el estudio al nuevo trámite ambiental. ¿Qué ha hecho su Gobierno seis años después? Pues sabemos que seis años después de un Gobierno sanchista la adjudicataria no ha hecho nada y el ministerio quiere rescindir el contrato. Eso es lo que hacen ustedes, hablar mucho y hacer nada. Mucho pacto y pocas nueces.

Vámonos a su tierra, Extremadura, señor portavoz. Ustedes proponían un pacto social y político por el ferrocarril en Extremadura, exigiendo el desarrollo en su totalidad durante la Legislatura 2015-2019. Entre otras, las siguientes actuaciones: electrificación en su totalidad de la red viaria Badajoz-Cáceres-Plasencia-Madrid y estudiar soluciones que permitan recuperar la conexión ferroviaria de la Ruta de la Plata entre Plasencia y Astorga. Y miren lo que pasó la semana pasada en Europa con el AVE. ¿Y qué ha hecho su Gobierno con la Ruta de la Plata? Nuevamente, mucho pacto y pocas nueces.

Nuestra enmienda propone un acuerdo, propone unos principios donde ustedes se van a retratar, no nosotros. Ustedes son los que están rechazando los principios de solidaridad y actuar en un acuerdo con principios generales. Hablan ustedes de diálogo y se niegan a que la conferencia sectorial de las comunidades autónomas apruebe por unanimidad esos principios generales. Al final, todo en su política es una cortina de humo, un nuevo titular para estar en el Gobierno y no gobernar.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Pasamos al turno de posicionamiento de los diferentes grupos. Señora Granollers, ¿desea intervenir?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 26

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí. (Continúa su intervención en catalán, cuya traducción se incluye a continuación según el texto facilitado por la señora diputada a la Comisión)⁶.

Nuevamente nos traen una iniciativa que pretende recentralizar e invadir competencias.

El principal problema que se desprende es la voluntad del gobierno español de legislar desde un despacho de Madrid como nos tenemos que mover además de 500 km de distancia.

El Estado, si quiere ser serio con políticas de fomento del transporte público, no tiene que hacer mociones vacías de contenido, tiene que financiar como es debido el Transporte Público respetando el reparto competencial, encontrar la equidad territorial y dotar de recursos la administración competente para hacer políticas de transporte efectivas.

Actualmente, sin contar las bonificaciones, por cada euro que pone el Estado en el transporte público metropolitano de Barcelona la Generalitat pone 3€.

Ahora mismo, el estado es el único país de la Unión Europea que no cuenta con una ley de financiación del transporte público que lo regule mediante criterios objetivos, racionales y equitativos.

Es evidente 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 de la construcción del corredor mediterráneo, que continúa siendo la gran infraestructura pendiente, una infraestructura que podría dar salida al tráfico de mercancías del eje mediterráneo hacia Europa, así como conectar el tráfico de mercancías de los puertos de Barcelona, Tarragona y València en la red ferroviaria europea.

Mientras tanto el que nosotros sí decimos al grupo parlamentario del gobierno español es que:

Declaren el AVANT Tortosa — Barcelona como Obligación de Servicio Público.

Aumenten las frecuencias de la ADELANTE Lleida — Barcelona.

Brinden la capacidad al Puerto de Barcelona de aumentar la altura de sus grúas (y que AENA actualmente dificulta).

Garanticen el tratamiento de los Puertos adecuado a su peso y tamaño, evitando la homogeneización actual.

Y, también en el ámbito de los puertos, permitan la agilización de plazos y tareas burocráticas que paralizan proyectos estratégicos.

El Estado no tiene que establecer ninguna planificación estratégica de las políticas públicas de las administraciones competentes en este ámbito. Por lo tanto, votaremos en contra de esta iniciativa. (La señora presidenta ocupa la Presidencia).

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

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

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

Es cierto que tirarse las infraestructuras a la cabeza y ciertos debates, muchas veces con una mirada de política de campanario y de partido más que de política en mayúscula, llevan a la desafección de la ciudadanía, pero no es menos cierto que políticas neoliberales en nombre de un falso consenso son las que muchas veces ponen una autopista a la extrema derecha. Por eso es importante que cuando hablamos de llegar a un acuerdo, a un pacto de Estado por las infraestructuras, lleguemos a él asumiendo que la lucha contra el cambio climático tiene que ser la prioridad de las infraestructuras que diseñemos. No es compatible generar consensos en el siglo XXI empeñándose en ampliar el puerto de Valencia o el aeropuerto de El Prat o el aeropuerto de Barajas, y no porque haya partidos que estemos en contra y otros que estéis a favor, sino porque la evidencia científica y la vivencia real de la ciudadanía apunta a que esto es imposible. También es cierto que, más allá de la cuestión partidista, luego cada uno mira por su territorio —es lógico, cada uno obedece y genera las confianzas y las complicidades con la gente que tiene más cerca—, pero un pacto de Estado tiene que llegar a un acuerdo basado en la equidad territorial. Si nos fijamos en la inversión del Estado ejecutada en el primer semestre de 2023 en las comunidades autónomas, diríamos que no hay demasiado consenso por parte de la Administración General del Estado y del Gobierno cuando, mientras se ejecuta solo un 20 % en el país valencià, en la Comunidad de Madrid se ejecuta un 52,7 %. Por tanto, generar consensos pasa, obviamente, por generar también equidad territorial y justicia, y que ese coste-beneficio que se apuntaba antes se base en el coste-beneficio medioambiental, social y de equidad territorial para no generar una España a dos, tres y cuatro velocidades, donde la M-30 actúa de aspiradora de recursos.

⁶ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios, conforme al cual la veracidad de la traducción es responsabilidad de la diputada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 27

Finalmente, desde este espacio, obviamente, vamos a votar sí a generar marcos que permitan consensuar, como la futura ley de movilidad sostenible, con herramientas que nos permitan planificar a diez y quince años vista nuestras infraestructuras, pero advertimos que cuando empecemos a negociar estos marcos de consenso, de voluntad política, deberá haber siempre un rigor científico avalado que ahora mismo entendemos que parte de las actuaciones de este ministerio no están teniendo en cuenta. Aplicábamos el ejemplo del baipás de Paterna, que amplía de seis a doce carriles cuando no es necesario y nadie allí lo quiere, mientras que la conservación de carreteras en otras partes del país valencia o de España es sumamente muy mejorable. Por tanto, sí a que haya consensos, pero no a disfrazar que cada uno haga lo que quiera en nombre de los acuerdos de Estado. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Ibáñez.
Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Rueda.

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

El Grupo Socialista nos habla de impulsar un pacto por las infraestructuras y el transporte y una vez más en la iniciativa nos habla de su querida Agenda 2030. No hay iniciativa en la que no reiteren la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible y el cambio climático. Sea de lo que sea, ahí están la Agenda 2030 y el cambio climático, nos lo están metiendo con calzador. Menos mal que solo queda VOX para echarles en cara esa demoleadora agenda.

El problema es que hasta ahora quienes han gobernado, sinceramente, no han tenido una visión de país. Hemos estado en manos y hemos sido rehenes de políticos cortacintas que no asumen con valentía esas infraestructuras tan necesarias. Llevo años escuchando a unos y a otros, echándose en cara, cuando aún no estaba en esta Cámara, y décadas después siguen sin acometerlas. Y no hay una visión de país porque —ha salido hoy en el debate— al final entran en la guerra de los territorios, y eso no es justo para los españoles. La política debería estar encaminada a lo que dicen con palabras pero que después no hacen, y debería ser una política para garantizar esa movilidad por todo el territorio nacional sin crear españoles de primera y de segunda. Hay que evitar ese desequilibrio entre la España urbana y la España rural. Se deben reforzar todas las infraestructuras, las de carretera, las ferroviarias e incluso las del agua, porque —esto lo dice de una manera muy clara la asociación española— las infraestructuras relacionadas con el agua para el 40 % del suministro de agua en España tienen más de treinta años de existencia, lo que provoca pérdidas en el suministro de hasta un 30 %. No tenemos agua y no solo tenemos un Gobierno que ha demolido 328 infraestructuras hídricas desde 2018 hasta finales de 2022, sino que encima hemos tenido gobiernos de PP y PSOE que no han acometido las infraestructuras necesarias. Y es de justicia, porque para eso pagan sus impuestos religiosamente todos los españoles. Para eso pagan, para que les garanticen las infraestructuras, para que les garanticen una educación de calidad, para que les garanticen la sanidad, para que les garanticen ese Estado del bienestar del que hablan, pero después resulta que solo se dedican al Estado del bienestar de los políticos y de la industria política.

Finalizo. El representante del Partido Socialista, que ha traído la iniciativa, ha formulado una pregunta. Ha dicho: ¿estamos mejorando la vida de los ciudadanos? Pues yo se la voy a responder: no, no la están mejorando. El 26,5 % de la población española, es decir, una de cada cuatro personas en España, sufre riesgo de pobreza y exclusión social. Lideramos la tasa de desempleo juvenil; agricultores, ganaderos y pescadores en huelga; transportistas en huelga; funcionarios de prisiones en huelga; fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado han manifestado su abandono; funcionarios de Justicia... Me quedaría sin tiempo

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que terminar, por favor.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Así que no, no están mejorando la vida de los españoles, y esa debería ser su responsabilidad.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Rueda.
A efectos de aceptar o rechazar las enmiendas, tiene la palabra el señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Igual que no he hablado antes de la Agenda 2030, tampoco lo voy a hacer ahora, aunque la diputada de VOX escuche cosas que no se dicen en esta Cámara. **(La señora Rueda Perelló: ¡Pero si está en la propuesta!)**.

Voy a presentar una enmienda transaccional con la filosofía que han planteado los grupos parlamentarios a partir de sus enmiendas.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 28

— PARA UNA MOVILIDAD EN ALTA VELOCIDAD AL SERVICIO DE LAS PERSONAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000551).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la proposición no de ley para una movilidad en alta velocidad al servicio de las personas.

Por el grupo proponente, el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, tiene la palabra el señor Gavin por seis minutos.

El señor **GAVIN I VALLS: (Comienza su intervención en catalán)**⁷.

El transporte ferroviario de media distancia es muy importante, el de alta velocidad de media distancia especialmente por su velocidad, por su efectividad, porque ayuda a descarbonizar la movilidad. En estos momentos hay unos servicios de alta velocidad de media distancia muy mal planificados. Ciudades con entre cincuenta mil y ochenta mil habitantes tienen tres veces más servicios que ciudades con 140 000, por ejemplo. En mi territorio crecen exponencialmente las plataformas de usuarios indignados: Dignitat a les Vies en el caso de Terres de l'Ebre y Camp de Tarragona y Avanteros pringats en el caso de Lleida. No encuentran plazas, malos servicios, precios tales que es más barato ir de Madrid a Barcelona que de Madrid a Lleida en un mismo tren, por ejemplo. Pongo unos cuantos ejemplos en la iniciativa para que se entienda que hay que hacer una revisión en profundidad de los algoritmos, del funcionamiento de las aplicaciones, de la distribución de la oferta, recuperando servicios que se han perdido, como el de la aldea, o adaptando la oferta a la demanda. No puede ser que haya sitios con una falta de plazas crónica durante tanto tiempo sabiendo que hay soluciones técnicas que pueden corregir este déficit.

Había una enmienda del Partido Socialista más amplia y una enmienda del Partido Popular más concreta, pero hemos conseguido una transacción conjunta que yo he librado a la mesa y que me satisface porque, sin perder la esencia de esta voluntad de mejora, incorpora estas sugerencias de los grupos parlamentarios y permitirá —yo lo deseo— que se pueda aprobar ampliamente.

Queda claro que los ejemplos que pongo son aquellos de mi territorio que yo conozco y donde las reclamaciones de los ciudadanos se me hacen más evidentes, pero también queda muy claro en la iniciativa que la propuesta de revisión, de planteamiento de reajustes, es general para cualquier otra ruta, para cualquier otro territorio que tenga unas dificultades o unas problemáticas parecidas a las que yo explico aquí. Lo digo para que los grupos lo tengan en cuenta.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gavin.

Para la defensa de sus enmiendas a la proposición no de ley, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Marqués por cuatro minutos.

El señor **MARQUÉS ATÉS**: Gracias, presidenta.

Como ustedes saben, España cuenta con la red de alta velocidad más extensa de Europa. Esto demuestra la apuesta del Estado por conectar el territorio a través del transporte ferroviario como la herramienta más eficaz para garantizar la movilidad sostenible de sus ciudadanos por la senda de criterios sociales y medioambientales que incorpora la definición de servicio público fijada por el Gobierno del presidente Zapatero en 2010. Hoy el Gobierno de coalición profundiza en este compromiso a través de medidas como los abonos de cercanías y media distancia que se están ofreciendo de forma gratuita desde agosto de 2022. Sin duda, quedan retos pendientes y territorios por conectar. Por eso creemos que no ayuda al debate el uso de agravios comparativos, porque podemos encontrar ejemplos de signos opuestos.

Hace veinte años que llegó el AVE a mi provincia, Lleida, donde ha transportado a 16 millones de pasajeros. Este hito ha supuesto un antes y un después. También fue un cambio radical la conexión con Barcelona en 2008. Gracias a la alta velocidad hemos podido continuar viviendo en Lleida, declaraba al diario *Segre* en febrero de 2023, no hace tanto, una usuaria que trabaja en Barcelona. Durante este tiempo, Renfe ha ido combinando los servicios comerciales con los Avant y ha ido evaluando los indicadores de demanda y aprovechamiento de los que están sujetos a la obligación de servicio público.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 29

Es más, actualmente están en una nueva fase de revisión. Compartimos que también habrá que analizar los posibles casos de no recuperación previos a la pandemia.

Por su parte, los servicios comerciales se rigen por un sistema dinámico de precios dentro de un mercado liberalizado con criterios de rentabilidad para no incurrir en déficit de explotación, como ustedes pueden imaginar. En todo caso, una revisión de los algoritmos puede servir también para corregir posibles disfunciones. Es decir, la oferta de Renfe evoluciona al compás de las previsiones de demanda que va monitorizando de forma continua. Así, por ejemplo, vemos que en el primer trimestre de 2024 la tasa de aprovechamiento de la línea Lleida-Tarragona-Barcelona es de un 44,08 %, con casi dos mil servicios, si bien alcanza una alta ocupación a primeras horas, como apunta también un estudio de Comisiones Obreras presentado recientemente. Puesto que la Generalitat no da alternativas, debemos fiar a los servicios Avant nuestra movilidad con Barcelona en un tiempo competitivo, destacaba el alcalde de Lleida a propósito. Por eso, debemos abundar en la continua evaluación para mejorar el servicio, si es menester con nuevas frecuencias, con mayor capacidad, refuerzo de las horas punta, sinergiando plazas, así como en el análisis de los aplicativos web, la gestión de los bonos y las nuevas sanciones antifraude en ciernes. Son medidas que se suman también a la política del ministerio para evitar casos de *dumping* y que, en definitiva, fomentan un servicio cada vez más importante para la vida cotidiana de la ciudadanía.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Para la defensa de sus enmiendas, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Parra.

El señor **PARRA GALLEGO**: Gracias, presidenta.

Buenos días, señorías. La alta velocidad española destaca en el transporte ferroviario de viajeros y es por eso por lo que nos causa orgullo ser un referente mundial, siendo un objetivo legítimamente compartido por todas las comunidades autónomas. Hoy no vamos a hablar de los retrasos en el despliegue o de los planes de desarrollo. Sobre estos temas ya hemos hablado varias veces en esta Cámara y seguro que mientras tengamos el actual Gobierno no nos faltarán ocasiones para retomar este asunto de incumplimientos y retrasos, especialidad donde se luce el manual de resistencia de don Pedro. **(Risas)**. Hoy nos toca plantearnos la calidad del servicio que prestan los diferentes operadores, públicos y privados.

La pandemia provocó una serie de alteraciones y de cambios en los servicios ofertados como consecuencia de la caída de movilidad por las restricciones que se tenían que aplicar. En algunos casos, hoy todavía no hemos alcanzado las prestaciones prepandemia. Las cuestiones que se plantean en esta proposición nos parecen correctas, en líneas generales, aunque hemos presentado una enmienda al punto 10 para precisar mejor la responsabilidad de la autoridad ferroviaria y de los operadores. Estas propuestas están dirigidas a mejorar y expandir el sistema ferroviario de alta velocidad y media distancia en España, con un enfoque particular en la sostenibilidad, la eficiencia y la equidad en el acceso a los servicios de movilidad. Cada propuesta tiene el potencial de mejorar significativamente la movilidad en España; sin embargo, su implementación requerirá una cuidadosa planificación, unos recursos financieros y una gestión efectiva para superar los desafíos operativos y económicos asociados.

Como les decía, hemos presentado una enmienda al punto 10 por entender que es necesario revisar las condiciones de la concesión y que para ello hay que hacer una negociación entre ADIF y los operadores privados, dado que supone ajustes en la infraestructura y coordinación entre operadores, así como un incremento de los costes. No olvidemos que la nueva propuesta de cánones ferroviarios que ha anunciado la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supone un descuento en los cánones aproximadamente de 220 millones de euros que podrían ahorrarse estas tres operadoras. Con este nuevo cálculo, Renfe se ahorraría 143 millones; Iryo, unos 43 y Ouigo, más de 33. Por su parte, ADIF tendría que recibir más financiación del Estado. Hoy, el administrador de la infraestructura de alta velocidad ingresa 727,5 millones de euros de manos de las compañías ferroviarias para hacer uso de esta red. Además, las estaciones y el resto de las instalaciones están bajo su gestión. Es una cifra que ha crecido un 29 % respecto al año 2022, en que se ingresaron 563,5 millones, debido al incremento de la oferta de los nuevos operadores. Es obvio que cualquier alteración de las condiciones de estas operadoras debe ser negociada. Si queremos estos cambios, lo razonable es pedir a ADIF que establezca los incentivos para ello.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 30

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

A continuación, en turno de fijación de posiciones, tiene la palabra el representante del Grupo Mixto. **(Denegación)**. ¿El representante del Grupo Parlamentario PNV? **(Denegación)**. ¿Grupo Parlamentario Bildu? **(Denegación)**. ¿Grupo Parlamentario Junts per Catalunya? No, perdón. **(El señor Gavin i Valls: Me va, ¿eh? Si quiere, vuelvo.—Risas)**.

Por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana, señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Voy a hacer una intervención muy breve. **(Continúa su intervención en catalán)**⁸.

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

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

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

¿Saben ustedes cuál es el principal problema ferroviario en España, en Cataluña y en Tarragona? No es el AVE, es el ferrocarril convencional. Ese es el problema fundamental en toda España, en Cataluña y en Tarragona. Piensen que en Cataluña —en este caso, en las tierras del sur, la Cataluña sur que nosotros llamamos— tenemos las siguientes plataformas: la Plataforma en Defensa del Ferrocarril, PDF; la Plataforma Trenes Dignos de l'Ebre; la Plataforma de Mercaderías por el Interior, de todo el trayecto; la Plataforma de Promoción del Transporte Público y, finalmente, la recién creada Dignitat a les Vies. Todas estas plataformas tienen un objetivo, que el ferrocarril convencional funcione y que no se esté penalizando a la ciudadanía cada día en sus desplazamientos, ya sea al trabajo, ya sea por ocio o ya sea por estudios. Esa es la situación real y muy preocupante, una situación que, desgraciadamente, se va a ver perjudicada mucho más a partir de septiembre u octubre, cuando las obras del tercer carril se inicien en el túnel de Roda de Bará. ¿Qué significará eso? Que durante aproximadamente seis meses los trenes no pasarán por ese túnel y, por tanto, la vía quedará cortada. Ese es el problema que hoy tenemos fundamentalmente en Tarragona y en las Terres de l'Ebre, que nos quedamos sin conexión con Barcelona, y eso hoy también lo podemos discutir aquí. Y, sobre todo, entre todos hemos de buscar soluciones para que la gente afectada tenga la fiabilidad de llegar a sus puestos de trabajo, que no pierda sus puestos de trabajo, que no pierda sus exámenes o sus citas médicas. Esa es nuestra responsabilidad. Y quiero recordar —también es importante decirlo, porque yo estaba en ese Gobierno— que desde 2010 nosotros teníamos transferencias sobre rodalies —no sobre regionales, sobre rodalies— y, desgraciadamente, no se ha hecho mucho durante ese tiempo. Por suerte, ahora las inversiones —por suerte, ahora la voluntad también parece que del Gobierno de la Generalitat— están puestas sobre la mesa para actuar sobre los trenes convencionales, las cercanías y lo que entiende la gente como regionales. Por suerte, porque durante mucho tiempo ha sido el gran olvidado. Y a partir de ahí se abre una oportunidad, porque también hemos de recordar que durante muchos años se ha invertido exclusivamente o casi exclusivamente en AVE y nada en tren convencional. Ahora que se ha invertido, estamos ante una tormenta perfecta, porque las obras se juntan a todo aquello que no se ha hecho durante estos años. Por tanto, señorías, bien el AVE, pero sobre todo cuidemos nuestro tren convencional.

Muchas gracias.

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

Por parte del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Rueda.

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

Junts, el partido de ese delincuente y líder que escapó en un maletero y sobre el que pesa una orden de detención, nos trae una iniciativa que en el título puede ser bastante interesante, y de hecho necesaria, pero resulta que este punto, el de garantizar la movilidad de la alta velocidad al servicio de personas, se les olvidó incluirlo en el acuerdo PSOE-Junts. Claro que, si leemos ese acuerdo PSOE-Junts, nos remitimos al punto que sí que han conseguido, esa ley de amnistía con la que Pedro Sánchez fue investido.

Releyendo ese acuerdo, digo, bueno, hoy nos traen algo sobre la alta velocidad, vamos a ver realmente qué es lo que les preocupa y les ocupa. Y releyendo ese acuerdo, digo, había pasado por alto algo tan sencillo como este párrafo: Además de las desconfianzas mutuas reconocidas por ambos

⁸ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 31

partidos, Socialista y Junts, hemos acordado dotarnos de un mecanismo entre ambas organizaciones internacionales. Y así estamos, así estamos, y mientras los españoles, ¿qué? Padecemos problemas de inseguridad en toda la red ferroviaria; mientras, los españoles padecemos retrasos y, mientras, los españoles no tienen garantizada esa movilidad. En Cataluña hay elecciones, como bien saben, el próximo 19 de mayo (**una señora diputada: ¡El 12!**), y hay una oportunidad muy buena para elegir una buena opción en defensa de nuestros barrios, de la familia, de la identidad, en defensa de esa Cataluña que fue prospera y en defensa de España. Cuando miramos los datos —y esta semana pasada el Departamento de Seguridad Nacional del Gobierno da la razón a VOX y reconoce lo que VOX lleva años denunciando— vemos que la emigración ilegal es una amenaza para la seguridad nacional. Y lo traigo hoy a colación porque en Cataluña es un problema real, no estos brindis al sol que nos traen distintos grupos parlamentarios, y trajimos al Congreso votar para reconocer esa amenaza para la seguridad nacional y todos votaron en contra. En el País Vasco, el 50 % de los beneficiados de la Renta de Garantía de Ingresos son extranjeros y en su mayoría son inmigrantes ilegales, y esta es la realidad de España, la inseguridad en los barrios, la pobreza de nuestros españoles y sistemas de alta velocidad y de incluso cercanías deficitarias.

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

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Así que a aquellos que tienen esa interlocución directa con el presidente del Gobierno y que atienden a dislates como esa ley de amnistía, los animo a que en esas negociaciones traten lo que de verdad es importante y no ese pisoteo a nuestra Constitución y a derechos fundamentales. Gracias. (**Aplausos**).

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

A efectos de aceptación o rechazo de las enmiendas presentadas, tiene la palabra el señor Gavin.

El señor **GAVIN I VALLS**: Antes ya me he expresado en el sentido de que la transacción era un buen acuerdo de consenso con todos los grupos que habían enmendado.

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

— **PARA CONVERTIR LA VÍA FÉRREA RUTA DE LA PLATA EN UN CORREDOR FERROVIARIO DE VELOCIDAD ALTA DE TRÁFICO MIXTO PRIORIZANDO EL TRAMO ASTORGA-PLASENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000069).**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos al último punto del orden del día, que es la proposición para convertir la vía férrea Ruta de la Plata en un corredor ferroviario de velocidad alta de tráfico mixto, priorizando el tramo Astorga-Plasencia, presentado por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor Bermúdez de Castro por seis minutos.

El señor **BERMÚDEZ DE CASTRO FERNÁNDEZ**: Gracias, presidenta.

Como sus señorías conocen, la Vía de la Plata fue inicialmente una calzada militar romana que unía Mérida con Astorga, pero que terminó siendo una gran vía de tránsito de viajeros y mercancías a lo largo de nuestra historia. Con el desarrollo de la red ferroviaria en España, a finales del siglo XIX, se puso en servicio el corredor ferroviario Ruta de la Plata Gijón-Sevilla, convirtiéndose en un importante eje vertebrador y comercial del oeste de España. Lamentablemente, el tramo Astorga-Plasencia de dicho corredor se cerró al tráfico de pasajeros en 1985 y al de mercancías diez años más tarde. Eran tiempos en los que se apostaba por el desarrollo de las grandes vías de comunicación por carretera, pero esa apuesta no podía ser exclusiva, era necesario que en paralelo se modernizasen también nuestros corredores ferroviarios. Así, en el plan de infraestructuras del Gobierno de Zapatero se definieron los ejes de transporte y comunicación hasta el año 2020, pero entre ellos no se encontraba el corredor ferroviario Ruta de la Plata. (**Muestra un mapa de España**). Tuvieron que pasar años para que se incluyese dicho corredor ferroviario en un nuevo plan de infraestructuras aprobado por el Gobierno del Partido Popular (**muestra otro mapa de España**), una apuesta decidida para la recuperación del tren Ruta de la Plata que quedó ratificada con su inclusión dentro de las redes transeuropeas de transporte en el año 2013. Sin embargo, con la llegada de Sánchez al Gobierno ese corredor ferroviario ha vuelto a ralentizarse. De hecho, hace dos años quedó incluso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 32

temporalmente excluido de las redes transeuropeas, según la Comisión Europea a petición del Gobierno de España, según ustedes por error. No lo sé, lo cierto es que, dada la alarma y contestación social generadas, se vieron obligados a volver a incluirlo en la red global, eso sí, con un horizonte de ejecución hasta el año 2050. Señorías, la recuperación del tren Ruta de la Plata no puede esperar veinticinco años, como nos propone este Gobierno. Por eso, en abril del pasado año el Grupo del Partido Popular Europeo consiguió, a través de una enmienda, que el Parlamento Europeo apoyase su inclusión en la red básica ampliada, adelantando el horizonte de ejecución en diez años, concretamente hasta el año 2040. Solo restaba que el Gobierno de España defendiese después esa posición en las negociaciones que en los últimos meses se han llevado a cabo para la aprobación definitiva del reglamento de dichas rutas europea de transportes, pero lamentablemente no lo ha hecho. Se nos pone como excusa que la metodología de la Comisión Europea no permite adelantar la incorporación de ese plano a la red básica ampliada, algo ilógico cuando el propio Parlamento Europeo se pronunció por unanimidad en favor de dicha inclusión.

De otro lado, el ministro Puente afirmó en esta Comisión el pasado mes de enero que la Vía de la Plata no existía, porque se había arrancado y se había convertido en una vía verde y, por tanto, partíamos de menos cero. Eso, señorías, saben que no es verdad. Ni hay que empezar de cero, porque hay tramos del actual trazado que son perfectamente aprovechables, ni todos sus tramos se han convertido en vía verde, pues en la actualidad poco más del 30% de la vía se ha transformado en camino natural. Lo que hace falta es que haya voluntad política para acometer esta infraestructura, y eso es lo que este Gobierno nos tememos que no tiene. ¿Que ya han licitado un estudio de viabilidad? De acuerdo, pero eso es perfectamente compatible con la apuesta por la incorporación de este corredor en la red básica ampliada. ¿Que estamos ante una infraestructura de cierta envergadura? Es cierto, pero esta actuación tiene a la vez un coste asumible. De hecho, un grupo de ingenieros ferroviarios independientes ha elaborado un estudio que concluye que, aprovechando parte del trazado actual, el coste de la rehabilitación de dicha línea ferroviaria rondaría los 1900 o 2000 millones de euros, una cantidad elevada, eso sí, pero que representa, por ejemplo, la mitad de lo que ha costado la variante de Tejares, y se ha hecho. Por tanto, estamos hablando de una infraestructura realizable y asumible, una infraestructura que, además, sería rentable desde el punto de vista ambiental, pero sobre todo desde el punto de vista social y de cohesión territorial. Señorías, estamos hablando de una línea ferroviaria troncal y vital para la conectividad del oeste peninsular y para las conexiones internacionales con Portugal y el resto de Europa, un nuevo eje estratégico norte-sur de transporte ferroviario de viajeros y mercancías que formaría parte del corredor Atlántico y que evitaría, además, el paso de mercancías por zonas que ya están saturadas por la alta densidad de tráfico de viajeros y por la red de cercanías. Un corredor ferroviario que conectaría directamente a cuatro comunidades autónomas y del que se beneficiarían también otras comunidades autónomas del noroeste y el norte de España y que debe de servir para ayudar a fijar población y para generar actividad económica comercial, riqueza y empleo en todas ellas. Y eso al final, señorías, siempre supone un beneficio para todos. Por eso, reclamamos esta infraestructura en nombre de los asturianos, castellanos y leoneses, extremeños y andaluces, que merecen tener las mismas oportunidades y unos servicios ferroviarios equiparables a los que ya disfrutaban otras comunidades autónomas. No queremos quitar nada a nadie ni tener más inversiones que nadie, pero tampoco menos. Se trata de que se cumpla con los principios de equidad, solidaridad y cohesión territorial que debe garantizar el Estado para que una nación progrese. Por eso, todos los gobiernos autonómicos afectados y las instituciones locales por las que transcurre dicho corredor han unido sus fuerzas, junto a las Cámaras de Comercio, a las entidades sociales, sindicales y empresariales y las universidades, en lo que ya es un clamor social para exigir, de forma unánime, que la recuperación del tren Ruta de la Plata sea una realidad en los próximos años. Por eso —y con ello termino, señora presidenta—, presentamos esta iniciativa. Queremos que se refleje un compromiso real, concreto y temporal del Gobierno en favor de priorizar esta infraestructura. Señorías, estamos ante un tema de justicia. El oeste de España no puede perder el tren del futuro. Para todo ello, les pedimos su apoyo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Bermúdez de Castro.

Para su intervención en la defensa de sus enmiendas, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ramos, por tiempo de cuatro minutos.

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

Este diputado, este portavoz, defiende la Ruta de la Plata, y lo ha hecho públicamente, y así, además, lo he trasladado a todos los responsables de las Cámaras de Comercio de Salamanca, Cáceres, Badajoz,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 33

León y Zamora, porque creemos que es imprescindible y porque creemos que hay que impulsarla. Por esa misma razón, vamos a votar en contra de esta iniciativa del Partido Popular. Además, voy a explicar el porqué: porque, una vez más, están intentando utilizar a los ciudadanos extremeños, a la gente de León, a la gente de Salamanca, y aquí vienen a pedir algo que hoy es imposible, y es que el Gobierno de España solicite a Europa que se meta la Ruta de la Plata en la red básica ampliada cuando ese proceso terminó en diciembre. Por eso, voy a votar en contra, porque me niego a que mañana los medios de comunicación reflejen que el Congreso de los Diputados pide al Gobierno de España que se posicione en algo que ya ha finalizado, creando unas expectativas que no son reales, creando unas expectativas, como han hecho muchas veces, que ustedes ni se las creen y saben que no son posibles. Por eso, vamos a votar en contra, porque estamos cansados de que el Partido Popular utilice permanentemente a los ciudadanos de las regiones cuando no gobiernan; porque cuando gobiernan no hacen absolutamente nada. Yo me pregunto: ¿por qué el Partido Popular cuando gobernó y elaboró el PITVI en 2012 —ese del que habla el Partido Popular—, nunca puso la Ruta de la Plata como una infraestructura prioritaria que había que ejecutar? Lo único que plasmaron fue un estudio que nunca ejecutaron. Si el Partido Popular, en sus años de Gobierno, hubiera hecho ese estudio de viabilidad, que es imprescindible y obligatorio por ley, hoy en día podría estar en la red básica o en la red básica ampliada. Señores del Partido Popular, ustedes son responsables del retraso de la Ruta de la Plata y también son responsables de levantar las vías de la Ruta de la Plata cuando Íñigo de la Serna era ministro de Fomento. El diputado que está aquí y el que habla lo sabe perfectamente. Señores del Partido Popular, dejen de utilizarnos, dejen de utilizar a la gente que, con buena intención, creen que sus políticos los defienden trayendo iniciativas como esta, y no es así. Por eso, nos preguntamos: ¿qué hizo el Partido Popular que no hizo el estudio de viabilidad, que es obligatorio por ley? ¿Qué hizo el Partido Popular cuando gobernó, que nunca hizo ninguna de las tareas administrativas obligatorias para que esa infraestructura fuera prioritaria y obligatoria?

Yo entiendo que esto, seguramente, se ha utilizado, y voy a votar, en consecuencia, que no. Las plataformas, con las que tengo contacto permanente y diario me preguntarán por qué lo hago, y diré lo mismo que he dicho en esta Cámara, y que diré a los medios de comunicación: lo hago porque estamos cansados de que el Partido Popular cuando está en la oposición nos utilice. Lo que queremos es que el Partido Popular, cuando gobierne, defienda nuestros intereses, y nunca lo hace. Como decía, el proceso de la Red Transeuropea de Transporte finalizó en diciembre, por lo que pedir ahora al Gobierno de España que lo solicite no tiene ningún sentido. Europa ha decidido cuáles son las infraestructuras que están dentro de los corredores, teniendo una serie de criterios objetivos, y nosotros aceptamos lo que Europa dice, porque creemos que Europa piensa en el interés de los ciudadanos. Por eso, creemos que la Ruta de la Plata era imprescindible que estuviera en esas redes. Por eso, la Ruta de la Plata está en la red global, igual que está en Santander y Bilbao, porque Europa lo ha decidido así. Señores del Partido Popular, dejen de engañar a la gente. En consecuencia, votaremos que no, y explicaremos nuestra posición. Lo que pedimos es que, por una vez, dejen de utilizarnos para sus intereses partidistas, y cuando gobiernen, por favor, hagan lo que dicen cuando están en la oposición.

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

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

Para el turno de fijación de posiciones, tiene la palabra, por el Grupo Mixto, el señor Rego. **(Pausa)**. ¿Por el Grupo Nacionalista Vasco? **(Denegación)**. ¿Por el Grupo Parlamentario Bildu? **(Denegación)**. ¿Por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya? **(Denegación)**. ¿Por el Grupo Parlamentario Republicano? **(Denegación)**.

Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Ibáñez, por tiempo de dos minutos y medio.

El señor **ÍBAÑEZ MEZQUITA**: Intervendré de forma muy breve.

Hace escasamente unos minutos, el Tribunal de Estrasburgo declaraba un auto pionero, donde indicaba que la inacción climática viola los derechos humanos. Por eso, es importante que apostemos abiertamente por el ferrocarril. Como valenciano, no voy a decir si unos están peor que otros, porque creo y entiendo que las reivindicaciones de las plataformas a favor de la Vía de la Plata son justas y que toca apostar plenamente por ellas. Creo que es bienvenido que el Partido Popular se sume a estas reivindicaciones ciudadanas que durante mucho tiempo activistas, movimiento ecologista, sindicatos y partidos políticos —quiero recordar especialmente a Izquierda Unida—, en Andalucía, Asturias,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 34

Extremadura y Castilla y León han luchado en pro de la reapertura del tramo Plasencia-Astorga del ferrocarril de la Vía de la Plata.

Dicho lo cual, como indicaba el portavoz del Grupo Socialista, no se ha aceptado una enmienda que entendemos que era fundamental para que se articule desde un punto de vista técnico solvente; y, por tanto, no podremos apoyar esta propuesta concreta, aunque mantendremos nuestra lucha para que, en los presupuestos generales del Estado, en un futuro, esta situación pueda estar revertida.

Muchas gracias,

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra, la señora Mejías.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Esta es una iniciativa que pretende impulsar el corredor atlántico, el conocido como Ruta de la Plata, un corredor ferroviario inhabilitado desde el año 1985, que ahora supone un gran reto para el tránsito de mercancías, para el impulso del desarrollo económico, la reactivación de la industria de la zona y que, además, incorporaría ese avance y ese impulso a diferentes regiones, como Andalucía, Extremadura, Castilla y León y Asturias; un instrumento que conseguiría también trabajar en beneficio de que la población se mantuviera en el territorio evitando la despoblación. Este sí que sería un gran proyecto al servicio de todos los españoles, y me sorprende mucho que el Partido Socialista diga que no lo va a apoyar, porque es un proyecto al servicio de todos los españoles y no al servicio de unos pocos. Este sí que es un elemento vertebrador y no de interés partidista, a lo que habitualmente nos tiene acostumbrados este Gobierno. Es un eje vertebrador que, gracias al impulso y a la inversión proveniente de los fondos europeos, podría revitalizarse. Pero, no ha tenido mucho éxito a la vista de los años que lleva gobernando el Partido Socialista y que, por los antecedentes históricos, no parece haber dedicado un gran esfuerzo. Y eso que ustedes son los defensores del medio ambiente, de la descarbonización, del desarrollo sostenible, de la movilidad, de la Agenda 2030, del Pacto Verde..., pero, cuando llega un gran proyecto que, en realidad, debe responder a las exigencias de todas esas medidas, ustedes dicen que no, dicen que es mejor dedicar los ingresos o los recursos a otras cosas, cuando, en realidad, esto supondría un gran impulso económico de la zona, facilitar el tránsito de mercancías y su exportación al resto de Europa sin tener que someterse, de forma obligada, a los inconvenientes que supone atravesar el corredor central. Es sorprendente que digan ahora, después de gobernar durante años en Andalucía y Extremadura, en los que no han hecho nada para impulsarlo durante periodos larguísimo, que, cuando otros gobiernen, lo hagan.

VOX presentó una iniciativa la legislatura anterior solicitando, precisamente, la inclusión del corredor en la Red Transeuropea de Transporte y el inicio de cuantos estudios fueran necesarios para su puesta en funcionamiento. Da la casualidad de que hay otras iniciativas de otros grupos que, hoy en día, son socios de Gobierno, que solicitaban prácticamente lo mismo. Es un histórico de iniciativas que se puede revisar y que pretendían, precisamente, la necesidad de incluir la Ruta de la Plata en la Red básica Transeuropea de Transporte. Hoy el PP réplica la solicitud en una iniciativa llena de apelaciones a sus esfuerzos en Europa para la inclusión del corredor en la red básica y denunciando la falta de apoyo del Gobierno, pero, reconociendo que ya se ha licitado el estudio de viabilidad de la infraestructura, al que VOX hacía mención en su iniciativa. Pues bien, para VOX esta sí que es una infraestructura importante que merecería todos los esfuerzos para que finalmente el corredor ferroviario de la Ruta de la Plata en su tramo Astorga-Plasencia sea una realidad. Por eso, apoyamos esta iniciativa, y apoyamos también las decisiones que, en definitiva, tomarán los gobiernos de coalición en Castilla y León y en Extremadura. Quizá se pregunte el señor diputado socialista qué es lo que ha pasado allí en cuanto a los votos, cuando no han apoyado una infraestructura como esta. Es una infraestructura que consideramos imprescindible, con el compromiso e implicación del Gobierno en la defensa de su inclusión en la Red básica Transeuropea de Transporte, así como en la negociación de los fondos europeos que garanticen esa inversión y que la haga posible, por considerar que la red ferroviaria es fundamental para el desarrollo económico de todo el corredor atlántico, porque supone una vía de descongestión de la línea ferroviaria central y de conexión entre todos los territorios de España. Principio de cohesión, principio de equilibrio territorial y principio de igualdad, al que ustedes continuamente faltan. **(Aplausos)**.

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

A efectos de aceptación o rechazo de la enmienda, tiene la palabra el señor Bermúdez de Castro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 35

El señor **BERMÚDEZ DE CASTRO FERNÁNDEZ**: El portavoz del Grupo Socialista, en una intervención ausente de argumentos, ha dejado muy claro la nula voluntad del Gobierno de adelantar y priorizar esta infraestructura...

La señora **PRESIDENTA**: Sí, pero ¿en cuanto a su aceptación o rechazo?

El señor **BERMÚDEZ DE CASTRO FERNÁNDEZ**: Por eso, no apoyaremos la enmienda.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien, gracias.

Señora Mejías, nos faltaría saber si han llegado al final a un acuerdo en su punto, el número cuatro, porque nos han dicho que había una enmienda *in voce* y que estaban preparando un documento. Estamos a la espera de la propuesta de su PNL.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Sí, aceptaremos la enmienda del Grupo Popular en su integridad.

VOTACIONES.

La señora **PRESIDENTA**: Si les parece, procedemos a la votación de las proposiciones no de ley, siguiendo el orden que aparece en el orden del día.

En primer lugar, la proposición no de ley para convertir la vía férrea Ruta de la Plata en un corredor ferroviario de velocidad alta de tráfico mixto, priorizando el tramo Astorga-Plasencia, del Grupo Parlamentario Popular. Se votará en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 19; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa al impulso de la competitividad del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, del Grupo Parlamentario Popular. Se votará con la enmienda presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; en contra, 3; abstenciones, 8.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre la mejora y ampliación del cercanías en el corredor Zaragoza-Huesca, como apuesta para la descarbonización del transporte, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. Se votará en los términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 32; abstenciones, 5.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Proposición no de ley para reforzar la cobertura de servicios de transporte de pasajeros por carretera en la España rural, del Grupo Parlamentario VOX. Se vota con la enmienda del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Proposición no de ley para instar al Gobierno a cambiar el nombre de la estación de tren de Barcelona-Sants, añadiéndole el de Montserrat Caballé para rendir homenaje a la soprano, del Grupo Parlamentario Popular. Se votará en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 1; abstenciones, 19.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a realizar un análisis de la vulnerabilidad de toda la red de carreteras española, para cuantificar la amenaza real de los impactos vinculados al cambio climático, del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 3; abstenciones, 14.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 89

9 de abril de 2024

Pág. 36

Proposición no de ley relativa al establecimiento de coeficientes reductores para rebajar la edad de jubilación de los trabajadores del sector de conductores profesionales, del Grupo Parlamentario Republicano. Se vota en los términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; abstenciones, 17.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Proposición no de ley para impulsar un pacto por las infraestructuras y el transporte, del Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en los términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 17.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Proposición no de ley para una movilidad en alta velocidad al servicio de las personas, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya. Se vota en los términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; en contra, 3; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Era la una de la tarde.

cve: DSCD-15-CO-89