



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 71

Pág. 1

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a FRANCINA ARMENGOL SOCIAS

Sesión plenaria núm. 68

celebrada el miércoles 16 de octubre de 2024

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Preguntas	6
Interpelaciones urgentes:	
— Del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible sobre un corredor mediterráneo exclusivo de mercancías: de alta capacidad, eficiente, conectado, digitalizado y separado del servicio de rodalies. (Número de expediente 172/000063)	33
— Del Grupo Parlamentario VOX, a la vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Trabajo y Economía Social sobre las medidas que va a adoptar el Gobierno para garantizar a los españoles trabajos estables y de calidad. (Número de expediente 172/000064)	44
— Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al ministro del Interior sobre la implicación de su ministerio en los múltiples escándalos de corrupción que cercan a su Gobierno, al Partido Socialista y al entorno del presidente Sánchez. (Número de expediente 172/000065)	51
Comparecencia del Gobierno ante el Pleno de la Cámara, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 203 del Reglamento:	
— Comparecencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible ante el Pleno de la Cámara, solicitada por el señor Tellado Filgueira y otros 130 Diputados, para informar sobre la posición del Gobierno en relación con la activación de la transferencia de la titularidad y gestión a la Comunidad Autónoma de Galicia de la autopista del Atlántico AP-9, así como sobre el cumplimiento de los compromisos que adquirió sobre la implantación de nuevas bonificaciones a los usuarios y el de la gratuidad de la autopista expresada en la campaña de las pasadas elecciones autonómicas. (Número de expediente 210/000045)	58

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 2

Mociones consecuencia de interpelaciones urgentes. (Continuación).

— Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre las múltiples incidencias y problemas ocurridos durante los últimos meses en la red ferroviaria española. (Número de expediente 173/000054)	83
Proposiciones no de Ley. (Votación)	94
Mociones consecuencia de interpelaciones urgentes. (Votación)	95

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las nueve de la mañana.

	Página
Preguntas	6
	Página
Del diputado don Alberto Núñez Feijóo, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al señor presidente del Gobierno: ¿Va a ofrecer a los españoles la información que le demandan? (Número de expediente 180/000323)	6
	Página
Del diputado don Aitor Esteban Bravo, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), que formula al señor presidente del Gobierno: ¿No cree usted que ha llegado el momento de hacer una reflexión sobre los efectos de la ley de vivienda tras año y medio desde su aprobación? (Número de expediente 180/000319)	8
	Página
De la diputada doña Ione Belarra Urteaga, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al señor presidente del Gobierno: ¿Por qué el Gobierno persiste en adoptar las mismas medidas económicas, sociales y de política internacional que adoptaría un Gobierno del Partido Popular? (Número de expediente 180/000316)	9
	Página
De la diputada doña Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la señora vicepresidenta primera y ministra de Hacienda: ¿Cree que la situación de los españoles merece nuevas subidas de impuestos? (Número de expediente 180/000324)	11
	Página
Del diputado don Elías Bendodo Benasayag, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la señora vicepresidenta primera y ministra de Hacienda: ¿Cree que su Gobierno está ofreciendo una respuesta adecuada frente a la corrupción? (Número de expediente 180/000325)	12
	Página
Del diputado don Oskar Matute García de Jalón, del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, que formula a la señora vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo y	

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 3

Economía Social: ¿Cómo atajará el problema de las horas extra no pagadas? (Número de expediente 180/000320)	14
	<u>Página</u>
De la diputada doña Cristina Valido García, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula a la señora vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo y Economía Social: ¿Vigila e inspecciona el Ministerio de Trabajo y Economía Social el cumplimiento en las empresas y organismos del Estado de las normas vigentes en defensa de los derechos de los trabajadores y las situaciones de penosidad, tal y como se vigilan en las empresas privadas? (Número de expediente 180/000299)	15
	<u>Página</u>
De la diputada doña Mirian Guardiola Salmerón, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al señor ministro de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes: ¿Qué principios sustentan la acción del Ministerio de Justicia? (Número de expediente 180/000326)	17
	<u>Página</u>
De la diputada doña María José Rodríguez de Millán Parro, del Grupo Parlamentario VOX, que formula al señor ministro de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes: ¿Hasta dónde llega la corrupción del Gobierno? (Número de expediente 180/000321)	18
	<u>Página</u>
Del diputado don Francesc-Marc Álvaro Vidal, del Grupo Parlamentario Republicano, que formula al señor ministro de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes: ¿Cómo valora el Gobierno el posicionamiento del Consejo de Europa contra las sentencias judiciales que obligan a hacer un mínimo del 25% de las clases en castellano en las escuelas de Cataluña? (Número de expediente 180/000317)	19
	<u>Página</u>
Del diputado don Miguel Tellado Filgueira, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al señor ministro del Interior: ¿Quién es responsable del nombramiento de los directores de la Guardia Civil? (Número de expediente 180/000327)	21
	<u>Página</u>
Del diputado don Ignacio Gil Lázaro, del Grupo Parlamentario VOX, que formula al señor ministro del Interior: ¿Qué va a hacer el Gobierno para garantizar la seguridad en los barrios de España? (Número de expediente 180/000322)	23
	<u>Página</u>
Del diputado don Borja Sémper Pascual, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la señora ministra de Educación, Formación Profesional y Deportes: ¿De quién es portavoz la ministra portavoz? (Número de expediente 180/000328)	24
	<u>Página</u>
Del diputado don Manuel Cobo Vega, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la señora ministra de Educación, Formación Profesional y Deportes: ¿Qué entiende usted por seguridad ciudadana en su condición de portavoz del Gobierno? (Número de expediente 180/000329)	26

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 4

Página

De la diputada doña Sofía Acedo Reyes, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al señor ministro de Política Territorial y Memoria Democrática: ¿Van a aceptar la ayuda que les ofrece la Unión Europea en materia de inmigración? (Número de expediente 180/000331) 27

Página

Del diputado don Mario Cortés Carballo, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al señor ministro de Economía, Comercio y Empresa: ¿Cree el ministro de Economía, Comercio y Empresa en la independencia del Banco de España? (Número de expediente 180/000330) 29

Página

De la diputada doña Marta Madrenas i Mir, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, que formula al excelentísimo señor ministro de Economía, Comercio y Empresa: ¿Qué medidas concretas tiene previsto el Gobierno implementar para solucionar las graves deficiencias en el control de los fondos europeos y asegurar una gestión más transparente y trazable? 30

Página

Del diputado don Jaime Miguel de los Santos González, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la señora ministra de Igualdad: ¿Merece Pedro Sánchez un premio por su compromiso con la igualdad? (Número de expediente 180/000332) 32

Página

Interpelaciones urgentes 33

Página

— Del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible sobre un corredor mediterráneo exclusivo de mercancías: de alta capacidad, eficiente, conectado, digitalizado y separado del servicio de rodalies (Número de expediente 172/000063) 33

Formula la interpelación urgente el señor Gavin i Valls, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

En nombre del Gobierno contesta ministro de Transportes y Movilidad Sostenible (Puente Santiago).

Replica el señor Gavin i Valls y duplica ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

Página

— Del Grupo Parlamentario VOX, a la vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Trabajo y Economía Social sobre las medidas que va a adoptar el Gobierno para garantizar a los españoles trabajos estables y de calidad (Número de expediente 172/000064) 44

Formula la interpelación urgente el señor García Gomis, del Grupo Parlamentario VOX.

En nombre del Gobierno contesta la señora vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo y Economía Social (Díaz Pérez).

Replica el señor García Gomis y duplica la señora vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo y Economía Social.

Hace uso de la palabra el señor Errejón Galván.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 5

	Página
— Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al ministro del Interior sobre la implicación de su ministerio en los múltiples escándalos de corrupción que cercan a su Gobierno, al Partido Socialista y al entorno del presidente Sánchez (Número de expediente 172/000065)	51

Formula la interpelación urgente el señor Rojas García.

En nombre del Gobierno contesta el señor ministro del Interior (Grande-Marlaska Gómez).

Replica el señor Rojas García y duplica el señor ministro del Interior.

	Página
Comparecencia del Gobierno ante el Pleno de la Cámara, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 203 del Reglamento:	58

	Página
Comparecencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible ante el Pleno de la Cámara, solicitada por el señor Tellado Filgueira y otros 130 Diputados, para informar sobre la posición del Gobierno en relación con la activación de la transferencia de la titularidad y gestión a la Comunidad Autónoma de Galicia de la autopista del Atlántico AP-9, así como sobre el cumplimiento de los compromisos que adquirió sobre la implantación de nuevas bonificaciones a los usuarios y el de la gratuidad de la autopista expresada en la campaña de las pasadas elecciones autonómicas. (Número de expediente 210/000045)	58

El señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible (Puente Santiago) expone a la Cámara la información sobre el punto de referencia.

Intervienen el señor Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso; la señora Mejías Sánchez, del Grupo Parlamentario VOX; el señor Lago Peñas, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR; la señora Santana Perera y el señor Rego Candamil, del Grupo Parlamentario Mixto; y la señora Otero Rodríguez, del Grupo Parlamentario Socialista.

Contesta el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

Vuelven a hacer uso de la palabra el señor Delgado Arce, la señora Mejías Sánchez y los señores Lago Peñas, Rego Candamil y Ramos Esteban.

Cierra el debate el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

	Página
Mociones consecuencia de interpelaciones urgentes. (Continuación)	83

	Página
— Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre las múltiples incidencias y problemas ocurridos durante los últimos meses en la red ferroviaria española	83

Defiende la moción la señora Teniente Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

En defensa de las enmiendas presentadas intervienen el señor Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR; la señora Rueda Perelló, del Grupo Parlamentario VOX, y el señor Soler Mur, del Grupo Parlamentario Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 6

En turno de fijación de posiciones intervienen el señor Rego Candamil, del Grupo Parlamentario Mixto; la señora Vaquero Montero, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); el señor Gavin i Valls, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, y la señora Granollers Cunillera, del Grupo Parlamentario Republicano.

Página

Proposiciones no de Ley. (Votación) 94

Sometida a votación por puntos la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre equiparación salarial real y total de la Policía Nacional y la Guardia Civil, así como su jubilación anticipada, se aprueba el punto número 4 y se rechazan el 1, el 2 y el 3.

Sometida a votación la enmienda transaccional presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, sobre lucha contra la violencia de género en el ámbito digital, se aprueba por 312 votos a favor y 33 en contra.

Página

Mociones consecuencia de interpelaciones urgentes. (Votación) 95

Sometida a votación por puntos la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario VOX, sobre las medidas que va a adoptar el Gobierno para combatir el empobrecimiento de los españoles, son rechazados todos, son rechazados todos.

Sometida a votación por puntos la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario Mixto (señor Rego Candamil), relativa a la disposición del Gobierno de proceder de forma inmediata al rescate de la AP-9 a la vista del reciente informe realizado por profesores de la Universidad de A Coruña que fija en 904,7 millones de euros el coste de esta operación, son aprobados todos.

Sometida a votación la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre las múltiples incidencias y problemas ocurridos durante los últimos meses en la red ferroviaria española, se aprueba por 186 votos a favor, 156 en contra y 3 abstenciones.

Se levanta la sesión a las tres y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las nueve de la mañana.

PREGUNTAS:

— **DEL DIPUTADO DON ALBERTO NÚÑEZ FEIJÓO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿VA A OFRECER A LOS ESPAÑOLES LA INFORMACIÓN QUE LE DEMANDAN? (Número de expediente 180/000323).**

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días, señorías. Se reanuda la sesión.

Continuamos con las preguntas dirigidas al Gobierno, conforme al orden remitido por el mismo.

Empezamos con las preguntas dirigidas al señor presidente del Gobierno.

La primera pregunta la formula el diputado don Alberto Núñez Feijóo, del Grupo Parlamentario Popular, que tiene la palabra. Cuando quiera.

El señor **NÚÑEZ FEIJÓO**: Gracias, presidenta.

Señor Sánchez, ¿podría decir a los españoles cuántas veces, dónde y sobre qué hablaron usted o su mujer con el señor Víctor de Aldama, actualmente en prisión?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 7

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Sánchez Pérez-Castejón): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, usted está con esto de que si estoy tapando... No me hable usted de tapar, señoría, no me hable usted de eso. ¿Somos iguales ante la ley? Por supuesto. Pero ¿iguales ante los casos de corrupción? En absoluto, señoría. **(Aplausos)**. Este Gobierno, como cualquier Gobierno democrático —a diferencia de lo que ustedes hicieron cuando gobernaron España—, ha hecho tres cosas: la primera, actuar con contundencia hace ocho meses; cinco días después de conocerse las informaciones en los medios de comunicación, actuamos con contundencia; en segundo lugar, colaborar con la justicia, con las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado **(protestas)**, a diferencia de lo que hacían ustedes, que creaban policías patrióticas precisamente para obstaculizar la labor de la justicia, y, finalmente, señoría, además de actuar y colaborar, gobernar. El compromiso de este Gobierno es que en el año 2027 haya una España más próspera y más unida que cuando ustedes estaban gobernando en el año 2017. **(Aplausos)**. Y, por mucho ruido, por mucha hipérbole y por mucho insulto que ustedes viertan, no me van a sacar de ese carril. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor presidente.
Señor Feijóo.

El señor **NÚÑEZ FEIJÓO**: Su actitud y su cara le delatan. ¡Colaborar con la justicia es ponerle dos querellas al juez que le investiga! **(Aplausos)**. Todos los caminos conducen a usted: las mordidas, las paradas técnicas de Delcy, los lingotes de oro, las bolsas de Ferraz, todo.

Usted llegó como adalid contra la corrupción y ha acabado con nombre en clave en la trama corrupta: el «1». No puede presentarse como un mero espectador. Sabía lo de Delcy y mintió. Sabía lo de Ábalos y le aforó. Sabía lo de su mujer y la encubrió. Sabía lo del rescate multimillonario de la compañía aérea y participó. Lo sabía todo desde hace más de tres años y lo tapó.

Su agonía legislativa le va a parecer una broma al lado de su agonía judicial **(Rumores)**. Por tanto, se lo digo tranquilamente: señor «1», las instituciones del Estado no pueden estar al servicio de su defensa judicial, son de los españoles. ¡Márchese ya! **(Aplausos)**.

Antes de que me insulte, le adelanto que no va a sorprender a nadie. Tiene usted cuatro causas judiciales, quince delitos investigados, once ministerios implicados, y la tercera autoridad del Estado, su partido, su Gobierno, su familia y usted, al tanto de todo. Olvídense, no le confundan los aplausos de su grupo, también le aplaudían al señor Ábalos.

Al margen de lo que la justicia determine, usted ya tiene su sentencia política. ¿Sabe qué pone? Vinieron a combatir la corrupción y lo que hicieron fue ejercitarla. **(Aplausos)**.

Ya no es heroica su resistencia, y su dimisión es de libro, porque usted, que repartía carnés de decencia hace diez años, ahora reparte amnistías, cupos, excarcelaciones y mordidas. Tiene razón, hay dos bloques: el del cambio honesto que está por llegar y el de la vergüenza que usted encabeza.

Muchas gracias, señoría. **(Prolongados aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Feijóo.
Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Sánchez Pérez-Castejón): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, quedan mil días de legislatura y usted y su equipo más inmediato lo que hacen es actuar como si quedaran diez días de legislatura. ¿Qué pasa, que le están diciendo que su tiempo se acaba? **(Risas)**. Si no, no se explica esta oposición estéril para el interés general de los ciudadanos, esta oposición hiperbólica e hiperventilada que usted practica desde que dirige el Partido Popular.

Señoría, nosotros —lo he dicho antes— hemos actuado, hemos colaborado y lo que estamos haciendo es gobernar. Nuestro planteamiento de aquí al año 2027 es legar un país mejor, más unido en lo social y territorial y más próspero. Ahí están los datos de crecimiento económico, de creación de empleo o ayer mismo de inflación.

No todos los partidos somos iguales ni todos somos iguales, señoría. **(Rumores)**. En este partido, en el Partido Socialista Obrero Español, quien la hace la paga **(risas)**, y en el suyo, señoría, cuando se denuncia un caso de corrupción, se le echa a la calle y se ensalza a aquellos que tapan la corrupción, como fue su caso con el señor Casado y la corrupción de la señora Ayuso. **(Aplausos)**. Por tanto, señoría,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 8

tápense un poco, porque de la A de Ayuso a la Z de Zaplana tienen un caso de corrupción para cada letra del abecedario. (**Prolongados aplausos**).

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

— **DEL DIPUTADO DON AITOR ESTEBAN BRAVO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), QUE FORMULA AL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿NO CREE USTED QUE HA LLEGADO EL MOMENTO DE HACER UNA REFLEXIÓN SOBRE LOS EFECTOS DE LA LEY DE VIVIENDA TRAS AÑO Y MEDIO DESDE SU APROBACIÓN? (Número de expediente 180/000319).**

La señora **PRESIDENTA**: La siguiente pregunta se la formula el diputado don Aitor Esteban Bravo, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), que tiene la palabra. Cuando quiera.

El señor **ESTEBAN BRAVO**: Buenos días.

Presidente, ¿no cree usted que, tras año y medio desde la aprobación de la ley de vivienda, ha llegado el momento de hacer una reflexión sobre sus efectos?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Sánchez Pérez-Castejón): Muchas gracias, señora presidenta.

Gracias, señor Esteban.

Por supuesto, estamos abiertos a hablar y a debatir sobre la ley de vivienda. Pero, en fin, creo que es importante ser conscientes de que la aprobamos el año pasado, que este Gobierno se puso en marcha en noviembre del año pasado, después del proceso de investidura, y que desde hace un año creo que los datos son bastante elocuentes. Los ciento cuarenta municipios catalanes que ya usan la ley de vivienda han hecho que el precio medio del alquiler en el segundo trimestre del año 2024 haya sido un 5% más bajo que en el trimestre anterior: es la mayor caída de toda la serie histórica en casi veinte años. En contraste, en aquellos municipios catalanes en los que no se han declarado esas zonas tensionadas los precios de los alquileres han permanecido estables o incluso han aumentado.

Creo que lo importante es que todas las comunidades autónomas desarrollen y ejecuten esta ley de vivienda. Y por eso celebramos que Euskadi haya iniciado ese camino, declarando, por ejemplo, a Errenteria zona tensionada la semana pasada y poniendo en marcha en otros municipios vascos esta ley de vivienda.

En todo caso, señoría, creo que esta ley de vivienda supone un cambio de paradigma y que, por tanto, lo que necesita es el compromiso político que tiene del Gobierno de España, pero también el desarrollo por parte de las comunidades autónomas, que, como usted bien sabe, son las competentes fundamentalmente en todo lo que tiene que ver con la política de vivienda. (**Aplausos**).

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

Señor Esteban.

El señor **ESTEBAN BRAVO**: Presidente, todos somos conscientes del problema de la vivienda y de que tenemos que hacer algo para abordarla. Ahora bien, la ley ha tenido ya efectos, y en todo el Estado. Usted ha centrado todos los estímulos en la demanda, en ayudas a los inquilinos, pero, si no se logra un estímulo de la oferta, mal vamos a andar. Y aquí andamos todo el día hablando de fondos buitres, de fondos, etcétera, pero lo cierto es que el 85% de las viviendas en alquiler en el Estado español pertenecen a pequeños propietarios individuales, y en el caso de Euskadi al 97%. Y ahí está el parque, el quid de la cuestión, porque en la ley ustedes dejaron agujeros no regulando los pisos turísticos, los de temporada, y han asustado con las medidas a muchos propietarios y les han puesto la carga de la prueba de la vulnerabilidad. Consecuencia: 30% menos de oferta de alquiler, los nuevos contratos que se han hecho después de la ley son más caros y, cuando se declara una zona tensionada, el 17% de vivienda sale también.

Nosotros no somos contrarios a un tope temporal, pero se necesita toda la oferta. Y los propietarios tienen miedo, tienen miedo de que cuando tengan impagos no vayan a poder recuperar la vivienda en años, en mucho tiempo. Y la vulnerabilidad de los inquilinos hay que atenderla, pero no pueden ser el escudo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 9

social, a costa de la economía del propietario, porque eso retrae la oferta. Además, las consecuencias están en que a los colectivos más vulnerables es a los que menos se les va a alquilar.

Por otra parte, señor presidente, la compra y el alquiler son vasos comunicantes. En el informe de los registradores del año 2023, la carestía del alquiler sostiene en parte los precios de venta. Eso es así, un vaso comunica con el otro y provoca efectos indeseados. Lea el informe de la OCU, que creo que es bastante esclarecedor. Hay que hacer retoques a la ley, porque hay que dar más seguridad jurídica a los propietarios, para que cojan más confianza y saquen sus viviendas a la oferta. Hay que hacer ayudas condicionadas a los propietarios para la rehabilitación y atraer vivienda con garantía pública. Y, desde luego, si el problema es diferente en Lekeitio y Durango, me parece que una ley uniformizadora para todos los lugares, desde luego, no puede ser la solución. Hagamos esos retoques.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Esteban.
Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Sánchez Pérez-Castejón): Muchas gracias, señora presidenta.

Gracias, señor Esteban.

Coincido con usted en que solamente la parte de las políticas de estímulo a la demanda no resolverían el grave drama de la vivienda que sufren muchísimos ciudadanos y ciudadanas, y, particularmente, los jóvenes. De hecho, el Gobierno de España, yo mismo en mi discurso de investidura propuse la creación, el compromiso de crear más de 180000 viviendas a lo largo de esta legislatura. Además, siempre he denunciado que España cuenta con un parque de vivienda protegida, con relación al total del parque de vivienda en nuestro país, muy inferior a la media europea: estamos en torno a un 2%, cuando la media europea está en el 9%. Por tanto, tenemos mucho que hacer, al igual que con el Instituto de Crédito Oficial y los avales que estamos dando a las promotoras, así como respecto a la adquisición por parte de las familias.

Pero, en fin, la ley de vivienda habla de construir vivienda pública mediante cuotas de suelo e incentivos fiscales, habla de mecanismos de colaboración público-privada, habla de poner límites a los abusos de los grandes tenedores y fondos buitres. En definitiva, señoría, creo que necesitamos tiempo y compromiso de todas las Administraciones. **(Aplausos)**.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA IONE BELARRA URTEAGA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿POR QUÉ EL GOBIERNO PERSISTE EN ADOPTAR LAS MISMAS MEDIDAS ECONÓMICAS, SOCIALES Y DE POLÍTICA INTERNACIONAL QUE ADOPTARÍA UN GOBIERNO DEL PARTIDO POPULAR? (Número de expediente 180/000316).**

La señora **PRESIDENTA**: La última pregunta se la formula la diputada doña Ione Belarra Urteaga, del Grupo Parlamentario Mixto, que tiene la palabra. Cuando quiera.

La señora **BELARRA URTEAGA**: Gracias, presidenta.
Buenos días, presidente.

En las últimas semanas la gente de nuestro país ha salido masivamente a la calle a exigir el fin de las relaciones con Israel y el fin de la especulación con la vivienda.

¿Piensan ustedes tomar alguna medida al respecto o piensan seguir haciendo la misma política que podría hacer el Partido Popular?

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Belarra.
Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Sánchez Pérez-Castejón): Muchas gracias, señora presidenta.
Gracias, señora Belarra.

Yo creo que no se hace justicia ni a usted ni a Unidas Podemos, cuando participaron en el Gobierno y también desde fuera apoyando muchas de las iniciativas legislativas que está impulsando el Gobierno

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 10

de coalición progresista. En fin, decir que nosotros hacemos la misma política que la derecha... Señoría, venimos de un Gobierno que congeló el salario mínimo interprofesional, y lo hemos subido un 54 % en estos últimos seis años. Venimos de un Gobierno que decía que meterse en la igualdad salarial entre hombres y mujeres era un lío, y hemos aprobado una ley de igualdad salarial, ¿verdad, vicepresidenta? **(Asentimiento)**. Por ejemplo, hemos aprobado en esta legislatura una ley de paridad. Y veníamos de un Gobierno que aprobó una contrarreforma en contra de los sindicatos y de los trabajadores, tanto laboral como de las pensiones, que congeló, **(rumores)**, y este Gobierno ha reconstruido el Pacto de Toledo, ha revalorizado las pensiones, ha llenado la hucha de las pensiones, **(aplausos)**, o también, señoría, el aprobar una reforma laboral que ha reducido a la mitad la temporalidad. **(Aplausos)**. Y le podría poner ejemplos de todo tipo. En transición ecológica venimos de un Gobierno que puso un impuesto al sol, y casi el 60 % de la electricidad que se produce ahora mismo en nuestro país proviene de fuentes renovables. Y lo podría decir también sobre educación, ciencia, memoria democrática... Pero ¡si están pactando con la ultraderecha y están desmantelando precisamente las leyes de memoria democrática que se aprobaron en los Gobiernos autonómicos y en los Parlamentos autonómicos, también con el voto de su partido!

Por tanto, señoría, yo creo que lo que tiene que hacer, si me permite, con todos los respetos, es no equivocarse de equipo. Aquí está la izquierda. **(Aplausos.—Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor presidente.
Ruego silencio a todos los diputados y diputadas.
Señora Belarra, tiene la palabra.

La señora **BELARRA URTEAGA**: Gracias, presidenta.

Como le tengo por alguien inteligente, habrá notado que todas las medidas que ha mencionado se hicieron con Unidas Podemos dentro del Gobierno. Usted lleva al frente de este Gobierno prácticamente un año; un Gobierno en el que ya solo manda usted, en el que puede hacer lo que quiera sin presiones, sin ruido, y, sin embargo, lo que está viendo la gente es que, cuando solo mandan ustedes, lo único que saben hacer son medidas de derechas y están muy lejos de ser esa izquierda que dicen, aunque se llamen a sí mismos zurdos.

Mire, presidente, yo creo que de lo que estamos hablando es muy serio. El pasado domingo Israel hizo esto **(muestra una fotografía)**: quemó vivas a decenas de personas en tiendas de campaña cuando estaban en un hospital refugiadas. ¿Qué diferencia hay entre esto y las cámaras de gas de los nazis? Se lo pregunto, señorías, a todos, al presidente. Ninguna diferencia. Y nosotras estamos siendo cómplices, como país, de este genocidio. Usted recorre el mundo hablando de un embargo de armas que ustedes son incapaces de aplicar como Gobierno. El Gobierno, su Gobierno ha vendido armas después del 7 de octubre, ha comprado armas por valor de mil millones de euros —insisto, mil millones de euros, señorías— durante este año de genocidio, ha permitido el transporte de armas a través de nuestros puertos durante todo este año. Si se cree de verdad el embargo de armas, señor Sánchez, deje de mentir y aplíquelo de una vez.

Y, además, es que no es solo Palestina. En materia de vivienda, ustedes aprueban unas ayudas al alquiler que saben perfectamente que sin un tope a los alquileres no van a servir de nada más que para seguir subiendo el precio de la vivienda. El señor Puente aplaude con las orejas cuando dice que BlackRock va a venir a especular a España. Eso, señor Sánchez, no es ser de izquierdas. Ser de izquierdas es prohibir la compra de viviendas a los fondos buitres en España de una santa vez. **(Aplausos)**.

Y, sobre todo, señor Sánchez, ser de izquierdas es dejar atrás de una vez por todas la corrupción. A mí me indigna profundamente que, mientras que algunas estábamos intentando meter la congelación de los precios del alquiler en el escudo social, había gente de su Gobierno metiendo la mano en la caja, exactamente igual que el hermano de la señora... **(Rumores.—Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Belarra.
Ruego silencio a la Cámara, por favor.
Señor presidente, tiene la palabra. **(Rumores)**.
Silencio, por favor, señores diputados.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Sánchez Pérez-Castejón): Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Belarra, usted ha hablado de bipartidismo para tratar de identificar al Partido Socialista con el Partido Popular, y aquí en materia de corrupción el bipartito es el del Partido Popular y VOX. **(Risas y**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 11

protestas). Así es, señorías. ¿Qué han hecho el Partido Popular y VOX allí donde han gobernado después del 28 de mayo del año pasado? Eliminar la oficina de lucha contra la corrupción, por ejemplo, de las Islas Baleares, eliminar la oficina de recuperación de activos provenientes de casos de corrupción en la Comunidad Valenciana o eliminar la oficina de transparencia del Gobierno autonómico de Murcia.

Por tanto, señoría, ¿qué quiere que le diga? No somos iguales ni en partidos políticos ni tampoco en personas. Aquí, en un caso de corrupción, que yo lamento y para eso pido disculpas a la ciudadanía, actuamos desde el inicio. **(Protestas.—Aplausos)**. Ellos lo que hacen es tapar la corrupción y alzar precisamente a la presidencia a aquellos que tapan esa corrupción.

Por tanto, señoría, no se equivoque, aquí está la izquierda. Apoyen ustedes también a la izquierda. **(Aplausos)**.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA CONCEPCIÓN GAMARRA RUIZ-CLAVIJO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA VICEPRESIDENTA PRIMERA Y MINISTRA DE HACIENDA: ¿CREE QUE LA SITUACIÓN DE LOS ESPAÑOLES MERECE NUEVAS SUBIDAS DE IMPUESTOS? (Número de expediente 180/000324).**

La señora **PRESIDENTA**: Vamos ahora a las preguntas dirigidas a la señora vicepresidenta primera del Gobierno y ministra de Hacienda. **(El señor presidente del Gobierno, Sánchez Pérez-Castejón, abandona el hemiciclo.—Rumores.—Aplausos)**.

Señores diputados, una vez más tengo que pedirles un poco de educación.

Tiene la palabra la señora Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo, del Grupo Popular. Cuando quiera.

La señora **GAMARRA RUIZ-CLAVIJO**: La verdad es que el «número 1» miente hasta cuando duerme, porque quien congeló las pensiones en este país y bajó el sueldo a los funcionarios fue el señor Sánchez, el Partido Socialista. **(Aplausos.—Algunos señores diputados: Él mismo con su voto)**.

Señora Montero, usted es la ministra que más ha subido los impuestos en la historia de la democracia. Pero, claro, mientras que la gente lucha por llegar a fin de mes, ustedes se dedican a patrocinar la corrupción. A la vista de los últimos informes que hemos conocido, lo que debería preocupar al Gobierno no es subir los impuestos de nuevo a los españoles —esta vez, 4500 millones de euros más—, sino controlar a qué destinan el dinero público, porque donde está acabando el dinero del esfuerzo de los españoles es en el bolsillo de los comisionistas, de políticos corruptos y de empresas especialmente amigas.

Señora Montero, ¿cree que los españoles se merecen nuevas subidas de impuestos? **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Gamarra.

Señora vicepresidenta primera, tiene la palabra.

La señora **VICEPRESIDENTA PRIMERA Y MINISTRA DE HACIENDA** (Montero Cuadrado): Muchas gracias, señora presidenta.

Se lo voy a volver a recordar, señora Gamarra: el PP es el partido que más ha subido los impuestos en democracia **(rumores)**, 75000 millones de euros en subidas de impuestos a la clase media y trabajadora. **(Aplausos)**. Este Gobierno de progreso ha bajado los impuestos por un importe de 30000 millones de euros a la clase media y a la clase trabajadora, con su voto en contra. Y, efectivamente, hemos pedido un esfuerzo adicional a energéticas y a la banca, que ustedes también han votado en contra porque siempre defienden el interés de unos pocos.

Pero, señora Gamarra, se lo voy a volver a recordar por si se le ha olvidado: Gürtel, Púnica, Lezo, Kitchen, Palma Arena, Bárcenas, Campeón, Fabra, Fitur, Auditorio, Tándem, Erial, Guardería, Acuamed, Mercamadrid, Arroyomolinos; ayer Zaplana se sumó a otros tres ministros que ya están condenados, y dos que van de camino; quedan treinta y ocho causas pendientes. Señoría, no vamos a admitir ni una sola lección del Partido Popular. Tolerancia cero con la corrupción. **(Aplausos.—Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora vicepresidenta.

Por favor, pido silencio a los diputados y diputadas.

Señora Gamarra, cuando quiera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 12

La señora **GAMARRA RUIZ-CLAVIJO**: Señora Montero, por mucho que intenten taparlo, todo lleva al «número 1», aunque salga corriendo. **(Aplausos y risas)**. Mire, lo suyo no es contundencia, lo suyo es connivencia con la corrupción de sus socios y colaboración y ocultación con la suya propia. Las tres cosas que ustedes han hecho por la corrupción han sido indultar a corruptos, bajarles las penas y amnistiarlos últimamente.

Pero vayamos a los hechos de su corrupción propia: comisiones, mariscadas, chalés de lujo gratis, amantes con sueldo público y piso pagado, lingotes de oro, infiltrados en la Guardia Civil, bolsas de dinero llegando a la sede de Ferraz, chalaneo con la dictadura venezolana, y el mejor amigo del Gobierno y de la mujer del «número 1», en prisión preventiva. **(Aplausos)**. Señora Montero, si quiere saber del caso Campeón, pregúntele a Pepe Blanco, que creo que sabe bastante.

Tres preguntas: ¿Desde cuándo usted lo sabía y lo tapó? ¿Ahora puede garantizar la limpieza del rescate de Air Europa? ¿Nos puede contar algo de esas bolsas que circulaban por Ferraz?

Desde luego, usted ya tiene mala suerte: Gobierno por el que pasa, Gobierno que se corrompe. **(Aplausos)**. Le pasó en Andalucía con los ERE y le está pasando ahora en el Gobierno de Pedro Sánchez. La corrupción... **(Aplausos.—Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora diputada.
Ruego silencio.
Señora vicepresidenta, cuando quiera.

La señora **VICEPRESIDENTA PRIMERA Y MINISTRA DE HACIENDA** (Montero Cuadrado): Muchas gracias, señora presidenta.

¿Sabe qué pasa, señora Gamarra? Que al señor Sémper se le escapó ayer. Ustedes trabajan con la corrupción de la siguiente manera: se inventan noticias, según el señor Sémper, las filtran a los medios; a partir de ahí, las llevan a los tribunales, montan la bronca, el ruido. ¿Para qué? Para hacer política basura, porque, evidentemente, no son casos de corrupción, son noticias falsas **(risas)**, que ustedes intentan poner en circulación **(aplausos)** para posibilitar que no se ponga de manifiesto, señora Gamarra, lo más importante que ustedes esconden: que, además de la corrupción, además de cuatro ministros ya condenados por corrupción, ustedes no tienen ni una sola propuesta, ni una sola alternativa para este país. Ustedes, ante los casos de corrupción, los esconden, echan a su líder, rompen ordenadores a martillazos y crean la policía patriótica. Nosotros actuamos con contundencia, con transparencia, con colaboración con la justicia. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora vicepresidenta.

— **DEL DIPUTADO DON ELÍAS BENDODO BENASAYAG, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA VICEPRESIDENTA PRIMERA Y MINISTRA DE HACIENDA: ¿CREE QUE SU GOBIERNO ESTÁ OFRECIENDO UNA RESPUESTA ADECUADA FRENTE A LA CORRUPCIÓN? (Número de expediente 180/000325).**

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra ahora, en la siguiente pregunta, el diputado don Elías Bendodo Benasayag, del Grupo Parlamentario Popular. Cuando quiera.

El señor **BENDODO BENASAYAG**: Buenos días.

Señorías, no sé si ustedes se han dado cuenta esta mañana de dos cosas: la primera es que el presidente del Gobierno se ha ido corriendo, antes que nunca **(risas)**, y, la segunda es que, después de muchas sesiones de control, el presidente del Gobierno hoy ha salido a defenderse, no a atacar. Por algo será. **(Aplausos)**.

Señora Montero, le voy a leer unas declaraciones, a ver si le suenan: «Solo el Ministerio de Exteriores tuvo conocimiento fehaciente de que Delcy Rodríguez se dirigía en escala a España en el momento en el que el vuelo estaba de camino.» Las palabras son de la entonces portavoz del Gobierno, una tal María Jesús Montero, en enero del 2020, días después del escándalo de las maletas. **(Rumores)**. ¿Por qué se ponen tan nerviosos ustedes con el tema de las maletas de Delcy? La semana pasada, tres ministros en el mismo día dieron tres versiones distintas. ¿Qué habrá en las maletas? **(Risas)**. Cada vez pesan más las maletas. Ustedes cada vez están más nerviosos. Todo se acabará sabiendo.

Señora ministra, ¿cree usted que quien miente tiene que dimitir?
Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 13

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Bendodo.
Señora vicepresidenta primera, cuando quiera.

La señora **VICEPRESIDENTA PRIMERA Y MINISTRA DE HACIENDA** (Montero Cuadrado): Muchas gracias, señora presidenta.

¿Sabe qué pasa, señor Bendodo? Que, por mucho que sobreactúen, está todo dicho. **(Risas)**. Ustedes han convertido los temas de corrupción en una patraña: se inventan los casos y los llevan a la justicia, reconocido por su propio portavoz.

Señoría, lo importante es cómo actúa este Gobierno ante la sospecha de un caso de corrupción y cómo actúan ustedes. Nosotros actuamos con contundencia. Algunos nos acusan de precipitarnos cuando a los cinco días se pidió al señor Ábalos el acta de diputado y se le abrió expediente de expulsión. Hemos actuado con absoluta transparencia, con determinación y colaborando con la justicia, no como ustedes, señor Bendodo, que crearon una policía patriótica para encubrir los casos de corrupción del Partido Popular **(aplausos)**, y, es más, ustedes destruyeron pruebas a martillazos.

Señoría, la corrupción del Partido Popular es sistémica. Este Gobierno y más concretamente este partido, cuando tienen conocimiento de algo irregular, actúan con absoluta contundencia. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora vicepresidenta.
Señor Bendodo.

El señor **BENDODO BENASAYAG**: No nos haga quedar mal a los andaluces: sea sincera, diga la verdad y sea rigurosa, por favor. ¿Ustedes por qué aforaron a Ábalos? ¿Por qué lo metieron en las listas? Le habían expulsado, ¿no? Después lo metieron en las listas. ¿Por qué? **(Rumores)**. Ah, ¿no? Suele estar ahí sentado. Ahora no, pero suele estar ahí sentado.

En cualquier caso, esto es una tomadura de pelo. Usted cree que puede engañar a todo el mundo al mismo tiempo. Yo no sé si usted acompaña a la corrupción o la corrupción la acompaña a usted. Usted siempre está sentada en la mesa donde hay corrupción. De andaluz a andaluz, usted estaba en la mesa con Chaves y con Griñán **(aplausos)**, sabía todo lo de los ERE, todo lo de los ERE, y ahora está usted sentada en la mesa con Pedro Sánchez. Esa es la realidad. Pocas explicaciones dan para lo que deben.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Bendodo.
Señora vicepresidenta primera.

La señora **VICEPRESIDENTA PRIMERA Y MINISTRA DE HACIENDA** (Montero Cuadrado): Gracias, presidenta.

¿Cómo que lo expulsamos y luego lo incorporamos a las listas? Eso es mentira, directamente. **(Risas)**. Señor Bendodo, las listas se hicieron antes. Le digo más, señoría... **(Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Un momento, señora vicepresidenta.
Silencio, por favor.

La señora **VICEPRESIDENTA PRIMERA Y MINISTRA DE HACIENDA** (Montero Cuadrado): De andaluz a andaluz: ¿Es verdad, señor Bendodo, que usted era consejero de la Presidencia del Gobierno andaluz cuando, fuera de la legalidad, ustedes adjudicaron más de 300 contratos del Servicio Andaluz de Salud? **(Aplausos.—Protestas.—El señor Bendodo Benasayag hace gestos negativos)**. De andaluz a andaluz: ¿Es verdad, señor Bendodo, que usted era responsable de la función pública cuando metieron a dedo a 3500 interinos; actuación que posteriormente el Tribunal Superior de Justicia declaró nula? **(Aplausos.—Protestas)**.

¿Sabe usted qué pasa, señor Bendodo? Que usted nunca dice la verdad; solo ocasionalmente y cuando no tiene delante las Cámaras. Por cierto, señor Bendodo, efectivamente, en eso tiene usted razón: este país va a contar con presupuestos generales del Estado. **(Aplausos)**. Y le digo, señor Bendodo: la legislatura se va a hacer muy larga. Menos *performance* aquí, en la Cámara, y más hablar detrás de las Cámaras, porque entonces dice la verdad. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora vicepresidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 14

— **DEL DIPUTADO DON OSKAR MATUTE GARCÍA DE JALÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, QUE FORMULA A LA SEÑORA VICEPRESIDENTA SEGUNDA Y MINISTRA DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL: ¿CÓMO ATAJARÁ EL PROBLEMA DE LAS HORAS EXTRA NO PAGADAS? (Número de expediente 180/000320).**

La señora **PRESIDENTA**: Vamos ahora a la pregunta siguiente. **(Rumores)**.

Yo no sé qué han desayunado hoy, pero pido un poco de silencio porque, si no, es imposible que las personas que tienen el uso de la palabra puedan ser escuchadas con atención por los ciudadanos, que es a quienes nos debemos.

La siguiente pregunta va dirigida a la vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Trabajo y Economía Social y la formula del diputado don Oskar Matute García de Jalón, del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, que tiene la palabra. Cuando quiera.

El señor **MATUTE GARCÍA DE JALÓN**: Gracias, señora presidenta.

Señora vicepresidenta, egun on.

Hace escasos quince días, el gabinete de estudios de un sindicato publicaba un estudio que a nadie podría dejar indiferente. Allí se decía que a la semana se producen 2 610 000 horas extras no pagadas ni compensadas, que equivalen al 41 % del total de horas extras que se computan a la semana. Los datos por comunidades varían. En nuestra comunidad autónoma, la Comunidad Autónoma vasca, de la que yo soy representante, todavía es peor. Estas horas extras no pagadas ni compensadas equivalen al 53 % del total de horas extras que se producen a la semana. Parece evidente que nos encontramos ante un caso de explotación laboral y que nos encontramos también ante un caso de expolio a las arcas públicas y a los bolsillos de los trabajadores y las trabajadoras, dado que con esas horas extras no pagadas ni compensadas se ahorran 3254 millones de euros. Ante la gravedad de estos datos querríamos saber cuál es la postura del Gobierno para atajar este problema con las horas extras no pagadas.

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

Señora vicepresidenta, cuando quiera.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA Y MINISTRA DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL** (Díaz Pérez): Graciñas, señor Matute. Egun on.

Sin lugar a dudas, una de las mayores irregularidades que hay en las relaciones laborales hoy es el tiempo de trabajo y son las horas extras impagadas. Por eso vamos a emprender la reforma del artículo 34 y del control horario. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Señor diputado, tiene la palabra.

El señor **MATUTE GARCÍA DE JALÓN**: Realmente, no es malo que se tome esa iniciativa, lo que no sé es si es suficiente. Tenga en cuenta que este problema de las horas extras no pagadas ni compensadas viene de lejos. Ese mismo sindicato ya en 2008 refería otro estudio en el que decía que en este caso y en ese momento eran 3 millones de horas extras no pagadas ni compensadas las que a la semana se vertían en el Estado español.

Fíjese, ayer, un diputado de la ultraderecha señalaba que ya había llegado el tiempo de que se acabara de pagar por trabajar. De forma solemne decía: Se acabó pagar por trabajar. Yo creo que en esto también la ultraderecha va con retraso, porque parece que los empresarios vienen haciéndolo desde hace mucho tiempo; es más, parece que ser empresario no pagando a los trabajadores hace que los negocios sean rentables. Lo que no sé es en qué lugar deja su factor de buen empresario. Probablemente, por eso en las campañas veraniegas se rompen el pecho diciendo que no encuentran trabajadores, que no hay gente que quiera trabajar. Hombre, si no te pagan, se hace difícil.

En cualquier caso, creemos que junto con la medida que ha anunciado hay que hacer más. Creemos que hay que romper primero con el relato ideológico que se esconde detrás de aquellos que señalan el absentismo como el verdadero problema, porque lo que hacen, igual que se hace con la okupación y la vivienda, es ocultar el problema real: que hay gente que cree que puede disponer de la vida de los demás para enriquecerse, que puede pagarles lo que estime muy oportuno y que, incluso, puede no pagarles porque así lo estima oportuno y porque sus beneficios van antes que los derechos de la gente. Creemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 15

también que hay que dotar de más cuerpo a la institución en lo que tiene que ver con los inspectores de trabajo. Es el momento de que los inspectores de trabajo sean capaces de dar con todos estos nichos de irregularidad, porque seguramente el Estado español está lleno de buenos patrones.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor diputado.
Señora vicepresidenta, cuando quiera.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA Y MINISTRA DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL** (Díaz Pérez): Señoría, le agradezco sinceramente esta pregunta y voy a dar algunos datos.

Fíjese, en el año 2015, cuando había tan solo 15 millones de personas ocupadas, se realizaban a la semana, como usted ha dicho 3,5 millones de horas extras impagadas. Desde que tenemos 18 millones de personas asalariadas, hemos reducido en un millón las horas extras impagadas a la semana. Se están haciendo —lo digo siempre— 2,5 millones de horas extras no retribuidas a la semana. Esto supone un incremento del trabajo de la Inspección de Trabajo en el 54%. Pero le voy a dar datos. Todas estas actuaciones desde que hemos llegado han hecho que se realicen 48,8 millones de horas extras menos de los trabajadores y las trabajadoras en nuestro país. Señorías, escuchen: 48,8 millones de horas extras menos, con un esfuerzo —insisto— de la Inspección de Trabajo brutal, que es verdad que cuando actúa, por supuesto, ópera. Esto ha supuesto también una recaudación para las arcas de más de 15 millones de euros por incumplimientos empresariales. Es el tema clave.

Usted tiene razón. Estamos hablando de tiempo de trabajo, pero hablamos de productividad, hablamos de irregularidades, de vulneración de derechos. Le digo siempre que cuando hablamos de irregularidades hablamos de vulneración de derechos y, créame, la mayor vulneración hoy tiene que ver con el tiempo de trabajo y, fíjese, no solo en las pequeñas empresas, como se dice, sino también en las Big Four. Recuerden que actuamos en las Big Four con sanciones gravísimas porque explotaban, sobre todo, a jóvenes de nuestro país. Por tanto, la reforma del control horario en remoto, la reducción de la jornada, el control horario y las jornadas especiales son puntos clave. Como siempre, esperamos contar en esa reforma clave en nuestro país con el apoyo de su grupo. Les digo más, la reforma va a tener que ver también con algo que hicimos en la reforma laboral: sanciones que sean efectivamente disuasorias; individualizadas y disuasorias. Es decir, que vulnerar... **(Aplausos)**.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA CRISTINA VALIDO GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA A LA SEÑORA VICEPRESIDENTA SEGUNDA Y MINISTRA DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL: ¿VIGILA E INSPECCIONA EL MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL EL CUMPLIMIENTO EN LAS EMPRESAS Y ORGANISMOS DEL ESTADO DE LAS NORMAS VIGENTES EN DEFENSA DE LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LAS SITUACIONES DE PENOSIDAD, TAL Y COMO SE VIGILAN EN LAS EMPRESAS PRIVADAS? (Número de expediente 180/000299).**

La señora **PRESIDENTA**: La siguiente pregunta se la formula la diputada doña Cristina Valido García, del Grupo Parlamentario Mixto, que tiene la palabra. Cuando quiera.

La señora **VALIDO GARCÍA**: Señora ministra, la escuchamos hablar con mucha frecuencia para defender los derechos laborales, la reducción de la jornada laboral y cómo esto incide en la salud de los trabajadores, así como discutir mucho y pelear con la patronal. Me gustaría saber si también esta vehemencia se aplica en el caso de los trabajadores públicos, de las empresas públicas; qué herramientas o estrategias se despliegan para vigilar que no se produzca esta vulneración de derechos, y qué sanciones asumen las empresas públicas cuando incumplen.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Valido.
Señora vicepresidenta segunda, cuando quiera.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA Y MINISTRA DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL** (Díaz Pérez): Señoría, gracias por su pregunta.

Fíjese, la Inspección de Trabajo es la garante del principio de legalidad en nuestro país. Como le acabo de decir al señor Matute, los funcionarios y funcionarias públicos forman los mejores cuerpos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 16

nuestro país. Yo les quiero dar hoy las gracias por lo que hacen. Como usted sabe —despliegue artículo 45 en la ley de prevención de riesgos—, la Inspección actúa en el ámbito privado, en el ámbito público y, por supuesto, sin tener en cuenta el tamaño de las empresas. Por tanto, sí, actuamos en lo público y en lo privado. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora vicepresidenta.
Señora Valido.

La señora **VALIDO GARCÍA**: Señora ministra, le voy a contar cómo viven los trabajadores públicos de Salvamento Marítimo en Canarias: 168 horas semanales, 720 horas al mes en guardamares y remolcadores; el patrón o el mecánico pueden estar veinticuatro horas navegando y luego pasarse el día de descanso haciendo labores de reparación o mantenimiento; hace poco, quince días, un naufragio, cincuenta desaparecidos y nueve fallecidos. Imagino que cualquiera puede suponer la tragedia que es para cualquier trabajador ver en su función cómo se ahoga la gente. Pues tuvieron que seguir trabajando durante muchísimas horas más sin tiempo para la recuperación. Le pido, ministra, que se encuentre con los representantes de los trabajadores de Salvamento Marítimo; le pido que se sienta con ellos, y le pido que conozca de cerca la enorme labor que están haciendo. Yo comparto con usted la labor que hacen los trabajadores públicos. En este caso estamos hablando de personas que se pasan veinticuatro horas en el mar, en ocasiones sin poder salvar una vida, y que han recibido a finales de septiembre a más de treinta mil personas a las que han salvado la vida en la ruta más mortífera ya calificada del mundo; ayer han llegado casi un centenar de asiáticos, pakistaníes y afganos, que ya han decidido cruzar África para salir por la ruta canaria. Le pido —insisto— que se acerque a ellos, que vea las horas que trabajan y las condiciones en las que lo hacen, porque nadie puede pensar que después de veinticuatro horas en el mar uno se puede enfrentar a un nuevo rescate en condiciones óptimas; nadie puede pensar que quien trabaja en estas condiciones, 168 horas a la semana, cuida de su salud mental ni tiene ninguna oportunidad para la conciliación familiar.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora diputada.
Señora vicepresidenta, cuando quiera.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA Y MINISTRA DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL** (Díaz Pérez): Señoría, conozco muy bien Salvamento Marítimo, no solo por mi condición de gallega, sino porque realmente es uno de los sectores o de las actuaciones más importantes de nuestro país. No tenga ninguna duda de que, si en Salvamento Marítimo se está trabajando en esas condiciones, el peso de la ley va a caer, como siempre, con contundencia. No tenga ninguna duda. De esta sesión de control me iré para advenir si esos datos son reales. Quiero decir esto para que no tenga ninguna duda y para que la ciudadanía —para que sirva para algo esta sesión de control— sepa lo que hace la Inspección de Trabajo.

Fíjese si actuamos en lo público que quiero poner en valor, por ejemplo, una gran actuación de la Inspección de Trabajo en el metro de Madrid —lo recordarán ustedes— que acabó en la Fiscalía, porque, efectivamente, se enfermaban los trabajadores y las trabajadoras por la manipulación del amianto. **(Aplausos)**. La Inspección de Trabajo actuó con contundencia y acabó en la Fiscalía General del Estado con todas las responsabilidades penales. Pero, fíjese, señoría, le voy a poner un caso de su tierra, del cabildo. El tranvía es competencia de ustedes. Nos han denunciado, efectivamente, los frenos con uso de sílice cristalina. Lo hemos adverado desde la Inspección de Trabajo y, por supuesto, hemos actuado con contundencia. No solo eso, señoría, quiero poner aquí en valor que, con mucha crítica y con mucho trabajo, por fin hoy tenemos traspuesta la directiva de sílice cristalino en nuestro país, y lo digo por toda la pelea que hubo con la patronal en nuestro país. Y hoy ya, también en su tierra, hemos hecho una gran actuación pública, como conoce muy bien, en su competencia, en el tranvía de su tierra. Por tanto, de verdad, con toda claridad y solidaridad, apoyo a los cuerpos de la Inspección de Trabajo de nuestro país. Hemos incrementado el presupuesto de la inspección en más de un 41 %, hemos incrementado los efectivos en más de un 17 % y todavía queda mucho por hacer, pero tenga en cuenta que, si... **(Aplausos)**.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 17

— DE LA DIPUTADA DOÑA MIRIAN GUARDIOLA SALMERÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES: ¿QUÉ PRINCIPIOS SUSTENTAN LA ACCIÓN DEL MINISTERIO DE JUSTICIA? (Número de expediente 180/000326).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos ahora a las preguntas dirigidas al señor ministro de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes.

La primera la formula la diputada doña Miriam Guardiola Salmerón, del Grupo Parlamentario Popular, que tiene la palabra. Cuando quiera.

La señora **GUARDIOLA SALMERÓN**: Señor Bolaños, dicen que la cara es el espejo del alma. La suya era un poema y una confesión el otro día, cuando le preguntaron por las maletas de Delcy Rodríguez y el informe de la UCO. Señor Bolaños, usted sabe perfectamente que es imposible que el «número 1» no supiera lo que pasaba con el «número 2», que era su mano derecha. Usted es cómplice del Gobierno más corrupto de la historia de la democracia. ¿De verdad le compensa, señor Bolaños? (**Rumores**). Usted se ha convertido en el abogado defensor del «número 1» de la trama del Partido Socialista, el señor Pedro Sánchez. Yo le pediría dos cosas, señor Bolaños: una, deje de usar su ministerio para tapar la corrupción de su partido, y dos, deje de usar su ministerio para atacar a los jueces. Le pregunto, señor Bolaños, en qué principios se basa su ministerio si ustedes ya han vendido todos sus principios. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Guardiola.
Señor ministro, cuando quiera.

El señor **MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES** (Bolaños García): Muchas gracias, presidenta.

Señora Guardiola, permítame que le repita: Gürtel, **Púnica**, Lezo, Kitchen, Palma Arena, **Bárceñas**, Fabra, Fitur, Auditorio, Tándem, Erial, Guardería, Acuamed, Mercamadrid, Arroyomolinos. (**Rumores**). Ya sabe que no me gusta leer, pero es que recordar esta colección de corrupciones del PP es bastante complicado. (**Aplausos**). Ayer, el señor Zaplana, condenado a diez años, y les quedan a ustedes treinta y ocho juicios por corrupción que se van a celebrar en los próximos meses. Este es el historial del PP, estos son datos objetivos. Por tanto, en materia de corrupción, el Partido Socialista, tolerancia cero, y del Partido Popular, lecciones cero. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor ministro.
Señora Guardiola, cuando quiera.

La señora **GUARDIOLA SALMERÓN**: Señor Bolaños, ¿sabe la diferencia entre ustedes y nosotros? Que nosotros respetamos a los jueces y ustedes se querellan contra ellos. (**Rumores.—Aplausos**).

Pero sigamos con la justicia, señor Bolaños. Dígame de cuántos artículos del Código Penal estamos hablando: bolsas de 90 000 euros en la sede de Ferraz, maletas con lingotes de oro, paraísos fiscales, comisiones ilegales con mordidas a contratos públicos millonarios, fajos de billetes de 500 euros, rescates a aerolíneas para financiar sus negocios... Señorías, hasta les han pagado el piso a las amantes de los ministros. ¡Qué vergüenza, señor Bolaños! Ustedes venían a regenerar, decían; lo que venían era a degenerar la política. (**Aplausos**). Señor Bolaños, once ministerios, dos comunidades autónomas del Partido Socialista; la tercera autoridad del Estado, alias Cariño; toda la cúpula del Partido Socialista y todo el entorno familiar de Pedro Sánchez, empezando por la mujer del presidente y terminando por el hermano. Todos los caminos de la corrupción llevan al mismo hombre, el señor Pedro Sánchez, y no puede estar un minuto más al frente de un Gobierno acorralado por la corrupción.

Señor Bolaños, dicen ustedes que quien la hace, la paga. Bien, pues apúntese y aplíquese el cuento, porque la corrupción la tienen ustedes dentro de su partido y de su Gobierno. Por cierto, señor Bolaños, creo que el fiscal general del Estado tiene un recado para usted. (**Aplausos.—Un señor diputado: ¡Muy bien!**).

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Guardiola.
Señor ministro, cuando quiera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 18

El señor **MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES** (Bolaños García): Muchas gracias, señora presidenta.

Igual recuerdan ustedes que hace unos meses les expliqué cuál era el ciclo del bulo, con noticias falsas como esta (**muestra una hoja con una noticia**), que afectaban a la mujer del presidente del Gobierno y que resultó ser una hostelera de Cantabria. Bien, ustedes lo han vuelto a hacer y yo lo voy a volver a hacer. Mire, esto es una noticia de un digital (**muestra una hoja con otra noticia**), el mismo que la otra vez —casualidades de la vida— que habla de bolsas de dinero en Ferraz. ¿Hay algún indicio? ¿Hay alguna prueba? ¿Hay alguna imagen? ¿Se conoce algo de esta noticia? ¿Hay alguna mención en el informe de la UCO? Ninguna, pero aquí está la noticia falsa. Por supuesto, ustedes, Partido Popular y VOX, lo utilizan y dan por hecho la invención. Aquí tienen al Partido Popular y VOX (**muestra una hoja con una noticia y los logotipos del Partido Popular y de VOX**) diciendo y haciendo lo mismo respecto a una noticia falsa. Por supuesto, televisiones, en este caso públicas, la misma que la otra vez (**muestra una hoja con una noticia y el logotipo de TeleMadrid**), al servicio de la derecha, haciendo propagación de la patraña. Aquí lo tienen ustedes. ¿Cuál ha sido el final de este ciclo del bulo? Pues que ustedes han tenido el descaro de presentar una querrela sobre una noticia falsa (**muestra un documento**) para alimentar todo el ruido, todo el fango al que ustedes se dedican continuamente. Como verán ustedes, el ciclo del bulo tiene unos patrones que son comunes y que siempre son los mismos. ¿Sabe usted quiénes son los beneficiarios finales del ciclo del bulo? El Partido Popular, la derecha y su estrategia de fango y de ruido.

Gracias. (**Aplausos**).

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA JOSÉ RODRÍGUEZ DE MILLÁN PARRO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES: ¿HASTA DÓNDE LLEGA LA CORRUPCIÓN DEL GOBIERNO? (Número de expediente 180/000321).**

La señora **PRESIDENTA**: La siguiente pregunta la formula la diputada doña María José Rodríguez de Millán Parro, del Grupo Parlamentario VOX, que tiene la palabra.

Por favor, silencio.

La señora **RODRÍGUEZ DE MILLÁN PARRO**: ¿Hasta dónde llega la corrupción del Gobierno? Haga el favor de contestar.

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

Señor ministro, cuando quiera.

El señor **MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES** (Bolaños García): Muchas gracias, señora presidenta.

Mire, le voy a decir lo que nosotros hacemos cuando se produce un supuesto caso de corrupción: actuar con total contundencia y con total transparencia. (**Risas**). Cuando hubo las primeras informaciones que ni siquiera afectaban a quien fue ministro del Gobierno de España, sino a un colaborador, nosotros le pedimos el acta, le apartamos del partido, hicimos una comisión de investigación en esta Cámara para dar información transparente de todo lo que había sucedido e incluso se hizo una auditoría en el Ministerio de Transportes. Y, desde luego, nosotros siempre colaboramos con la justicia. En mi segundo turno hablaremos de lo que hacen ustedes.

Gracias. (**Aplausos**).

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

Señora diputada, cuando quiera.

La señora **RODRÍGUEZ DE MILLÁN PARRO**: Después de que el clan Moncloa se haya aprendido infinidad de versiones contradictorias, ya sabemos que Sánchez autorizó el encuentro con Delcy Rodríguez, a pesar de que tenía prohibido pisar suelo europeo. Y fue gracias a Víctor de Aldama, que está en prisión por defraudar más de 180 millones de euros y que se reunió con alguien que ustedes conocen muy bien, la señora Begoña Gómez. En julio de 2020 se reunieron Sánchez, Calviño y Ábalos, esa persona con la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 19

que ahora ustedes dicen que no tienen nada que ver, para estudiar el rescate de Air Europa. Ese mismo día, Begoña Gómez se reunió con el hijo del dueño de la aerolínea, que conocía que Koldo maniobraba para que Moncloa rescatara la compañía, es decir Hidalgo, Koldo y Begoña tienen en común una cosa: el Partido Socialista, con su espiral de corrupción. Sabemos también que la señora Armengol le dio el teléfono de su consejera de Salud a Koldo y, tras ello, el Gobierno balear adjudicó dos contratos por más de un millón de euros a su empresa, y que el «número 3» del Ministerio del Interior hizo lo mismo adjudicando a esta sociedad un contrato por más de 3,5 millones de euros. Mientras todo esto ocurría, la red de la trama pagó casi 90 000 euros a un comandante de la Guardia Civil para recibir teléfonos protegidos y saber si el teléfono de Sánchez estaba pinchado. ¿Tanto miedo hay a que se conozca el contenido del teléfono del presidente? Y, además, Aldama y sus socios están siendo investigados por un posible blanqueo a través de tres sociedades creadas en un pueblo de Portugal, Elvas, qué casualidad, el pueblo donde el hermano de Sánchez, investigado por corrupción, se compró una casa. Y, por si todo lo anterior fuera poco, un socio de Aldama afirma que se llevaron bolsas con 90 000 euros a la sede del Partido Socialista en la calle Ferraz. Ustedes han convertido el Estado en una extensión de esa sede donde cuecen su corrupción. Pero en España aún hay instituciones que funcionan a pesar de ustedes, y por eso sus nombres y los de todos sus amiguitos figuran en los informes de la Guardia Civil y en los atestados judiciales.

Estos son algunos de los hechos gravísimos, de manera que tenemos a los miembros de la mafia calabresa, que son ustedes, y tenemos la base de operaciones, que está en la sede de la calle Ferraz. Solo nos queda por saber una cosa, señor Bolaños, y por eso yo le hago esta pregunta. Ahora que están acorralados y que saben que van a caer, porque es cuestión de tiempo, ¿ustedes van a dejar de extorsionar a la justicia y asumir la realidad o van a morir matando, hundiendo con ustedes a España y su Estado de derecho? **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora diputada.
Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES** (Bolaños García): Muchas gracias, señora presidenta.

Hablemos de cómo actúan ustedes y de cómo actuamos nosotros. Si alguien tiene interés por conocer cuál es la financiación de nuestro partido, puede verlo con total transparencia en nuestra página web y puede comprobar que el Tribunal de Cuentas lo auditó. Si tiene la molestia de mirar la financiación de VOX, se dará cuenta de que el Tribunal de Cuentas les ha puesto ustedes una sanción de 300 000 euros por financiación irregular. **(Aplausos)**. Si alguien compara cómo nos financiamos, verá que el Partido Socialista pide dinero a sus militantes a través de microcréditos. ¿Saben a quién se lo piden ustedes? A una entidad financiera húngara, que tiene toda la pinta de ser como una matrisca, que vas cogiendo muñecas y dentro te vas encontrando sorpresas. Es una metáfora que igual no les gusta a ustedes, pero lo cierto es que ustedes necesitan una entidad húngara para financiarse, no como el Partido Socialista, que lo hace con sus militantes. **(Aplausos)**.

Le he dicho cantidad de veces en esta Cámara al Partido Popular que copiaba el discurso de la ultraderecha y las técnicas de la ultraderecha, cosa que es así, pero hoy le digo a usted que copia también las técnicas del Partido Popular: las falsedades e intentar siempre enfangar toda la vida pública. Yo solo le pido o solo le deseo, mejor dicho, que tenga usted suerte, señora Millán, que no tenga usted el futuro que han tenido sus dos predecesores en la portavocía de VOX, todo por pedir algo de transparencia a su formación ultraderechista.

Por tanto, señora Millán, buenos días y buena suerte. **(Aplausos)**.

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

— **DEL DIPUTADO DON FRANCESC-MARC ÁLVARO VIDAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES: ¿CÓMO VALORA EL GOBIERNO EL POSICIONAMIENTO DEL CONSEJO DE EUROPA CONTRA LAS SENTENCIAS JUDICIALES QUE OBLIGAN A HACER UN MÍNIMO DEL 25% DE LAS CLASES EN CASTELLANO EN LAS ESCUELAS DE CATALUÑA? (Número de expediente 180/000317).**

La señora **PRESIDENTA**: La última pregunta se la formula el diputado don Francesc-Marc Álvaro Vidal, del Grupo Parlamentario Republicano. Tiene la palabra, cuando quiera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 20

El señor **ÁLVARO VIDAL**: Bon dia, senyor ministre. En un moment de símptomes de certa crisi en l'ús social del català, li voldrem demanar com valora el govern espanyol el posicionament que ha fet el Consell d'Europa en contra de les sentències judicials que obliguen a fer un mínim de 25% de classes en castellà a les escoles catalanes.

Buenos días, señor ministro.

En un momento de síntomas de cierta crisis social del catalán, le queríamos preguntar cómo valora el Gobierno español el posicionamiento que ha llevado a cabo el Consejo de Europa en contra de las sentencias judiciales que obligan a tener un mínimo del 25% de clases en castellano en las escuelas catalanas.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Álvaro.
Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES** (Bolaños García): Gracias, señora presidenta.

Señoría, como sabe usted, el informe del Consejo de Europa ha felicitado a España por el tratamiento y las medidas que estamos adoptando en defensa de las lenguas cooficiales. Por ejemplo, pone esta Cámara como uno de sus mejores paradigmas al permitir en este momento que usted haya podido formular su pregunta en catalán, en una lengua oficial en nuestro país. También se habla en ese informe de la Ley General de Comunicación Audiovisual, que se aprobó en esta Cámara con los votos de su formación política, como un ejemplo de fomento de las lenguas cooficiales. No es solo eso, en materia educativa nosotros hemos aprobado —gracias a un acuerdo al que llegamos con ustedes en la mesa de diálogo entre partidos cuando el Gobierno de Cataluña, el Govern de la Generalitat, era un Gobierno que presidía Esquerra Republicana y nosotros estábamos en el Gobierno de España— un acuerdo para fomentar el uso del catalán tanto en Cataluña como en instituciones oficiales. Ese acuerdo garantiza que cualquier estudiante que salga del ciclo educativo en nuestro país, y en Cataluña en particular, pueda manejar con soltura ambas lenguas, y creo que es algo por lo que debemos felicitarnos todos.

Desde luego, no tenga usted ninguna duda. Este Gobierno defenderá siempre tanto el castellano como el catalán como cualquier otra lengua oficial de nuestro país porque todas son una riqueza de España.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor ministro.
Señor Álvaro, cuando quiera.

El señor **ÁLVARO VIDAL**: Senyor ministre, el que diu vostè és plausible. Per cert, ha costat quaranta anys que fem servir altres llengües que no siguin el castellà en aquesta cambra, però bé, bé està el que bé acaba.

L'escola catalana, com vostè sap, garanteix perfectament que, quan s'acaben els cicles, els alumnes surtin sabent català, castellà i una llengua estrangera. Això és la igualtat d'oportunitats. Això no obstant, hi ha dades que indiquen que el català socialment retrocedeix. Ho ha destacat, per exemple, l'ONG Plataforma per la Llengua. Hi ha dificultats per ser atesos en català en l'àmbit sanitari, molt greu. Hi ha una dada important que vostè deu conèixer: Només un 6,8 de sentències dictades a Catalunya són en català. D'altra banda, per exemple, en els alumnes de quart d'ESO han retrocedit 20 punts l'ús que fan en el pati de l'escola de la llengua catalana, 20 punts des de l'any 2006.

I per si això no fos poc, vostè sap perfectament el que està passant al país Valencià i a les Illes Balears des que el PP i VOX governen aquestes comunitats: Estan provocant el segregacionisme lingüístic. Bé, en aquest context, el que hi ha és un fet nou, que és que el comitè d'experts del Consell d'Europa ha dit molt clarament que la sentència judicial que obliguen a l'escola catalana a fer un 25% va en contra clarament de la Carta Social Europea i que, per tant, això impedeix aplicar el que és norma al continent.

Ens preocupa, senyor ministre, especialment, que el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya i posteriorment el Suprem abonés aquesta obligació. Perquè a més a més va contra la LOMLOE i va contra, com diem, tots els ordenaments que tenen a veure amb les llengües minoritàries aquí.

Acabo. Mentre Catalunya continui formant part d'Espanya, aquest és un problema del govern espanyol. Per tant, demanem que agafi aquesta qüestió amb tota la força, que s'hi dediqui, que comenci a actuar i

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 21

que no es converteixi en espectador d'aquesta retallada de drets d'uns ciutadans que són els catalanoparlants.

Señor ministro, lo que dice usted es plausible, porque es verdad que durante cuarenta años no se han utilizado otras lenguas que el castellano en esta Cámara, pero bien está lo que bien acaba.

La escuela catalana garantiza perfectamente que, cuando se acaban los ciclos, los alumnos salgan hablando catalán, castellano y una lengua extranjera; esta es la igualdad de oportunidades. En cualquier caso, hay datos que indican que el catalán socialmente retrocede. Lo ha destacado, por ejemplo, la ONG Plataforma por la Lengua, Plataforma per la Llengua. Hay una dificultad muy grave para utilizar el catalán en el ámbito sanitario, y hay un dato importante que usted debe conocer: solamente un 6,8% de las sentencias dictadas en Cataluña lo hace el catalán.

Por otro lado, por ejemplo, en el caso de los alumnos de cuarto de ESO han retrocedido veinte puntos en el uso que hacen del catalán en el patio de la escuela, veinte puntos desde el año 2006. Y, por si esto fuera poco, usted sabe perfectamente lo que está pasando en el País Valenciano y en las Islas Baleares, y es que el PP y VOX gobiernan en estas comunidades y están provocando que la lengua se esté aislando. El comité de expertos del Consejo de Europa ha dicho muy claramente que las sentencias judiciales que obligan a la escuela catalana a llevar a cabo un 25% van en contra claramente de la Carta Social Europea y que, por tanto, esto impide aplicar la norma en el continente.

Nos preocupa especialmente, señor ministro, que el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña y, posteriormente, el Supremo hayan establecido esta obligación, porque además va contra la LOMLOE y contra todos los ordenamientos que tienen que ver con las lenguas minoritarias aquí.

Y termino. Mientras Cataluña siga formando parte de España, este es un problema del Gobierno español. Por tanto, pedimos que coja el toro por los cuernos, con toda la fuerza posible, que comiencen a actuar y que no se convierta en espectador de este recorte de derechos de unos ciudadanos que son los catalanoparlantes.

Gracias. (Aplausos).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Álvaro.
Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES** (Bolaños García): Gracias, señora presidenta.

Le reitero el máximo compromiso del Gobierno de España con la pluralidad lingüística en nuestro país y con la protección del catalán, en Cataluña por supuesto y también en el resto del Estado, donde sea necesario.

Le hago referencia a dos acuerdos a los que hemos llegado con ustedes, con Esquerra Republicana de Catalunya. El primero fue para que se pudiera utilizar el catalán en el Parlamento Europeo, que se está trabajando para conseguirlo, y el segundo fue poder promulgar en esta Cámara una ley de garantía del plurilingüismo en nuestro país. Pues trabajemos en esa línea. Le reitero que no solo es un compromiso del Gobierno de España en materia educativa, también lo es en justicia, hemos aprobado una Ley Orgánica del Derecho de Defensa en la que también se garantiza que se pueden utilizar las lenguas cooficiales en nuestro país en los tribunales que tengan ámbito nacional.

Por tanto, ese compromiso y esa protección de las lenguas cooficiales, del catalán y del resto de lenguas de nuestro país, puede usted contar con ella mientras este Gobierno esté en el ejercicio de sus funciones.

Gracias. (Aplausos).

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

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL TELLADO FILGUEIRA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR: ¿QUIÉN ES RESPONSABLE DEL NOMBRAMIENTO DE LOS DIRECTORES DE LA GUARDIA CIVIL? (Número de expediente 180/000327).**

La señora **PRESIDENTA**: Vamos ahora a las preguntas dirigidas al señor ministro del Interior.

La primera la formula el diputado don Miguel Tellado Filgueira, del Grupo Parlamentario Popular, que tiene la palabra. Cuando quiera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 22

El señor **TELLADO FILGUEIRA**: Ya sabemos por qué el señor Sánchez salía por piernas de la sesión de control, por qué tenía tanta prisa: El Tribunal Supremo acaba de imputar nada más y nada menos que al fiscal general del Estado (**aplausos**), a su fiscal general del Estado.

Señor Bolaños, las caras, las caras. Ha sido imputado por unanimidad por la Sala Segunda del Tribunal Supremo por un delito de revelación de secretos. ¡Qué grave que quien tenía que perseguir los delitos acabe cometiéndolos para cumplir las órdenes del señor «1»!, ¡qué grave! Nos lo explicó Sánchez: «¿La Fiscalía de quién depende? Pues eso». (**Aplausos**). Están ustedes metidos en un gran lío.

Señor Marlaska, las revelaciones de la Guardia Civil apuntan directamente a su ministerio. Medio Gobierno está implicado en esta trama. Forma usted es parte de un Gobierno podrido. Su ministerio es clave en toda esta operación. Desde su ministerio se compraban mascarillas a la trama corrupta, desde su ministerio se daban chivatazos a los cabecillas de la trama y de su ministerio salieron móviles opacos para proteger a los miembros de la trama. Es el momento de que dé explicaciones. ¿Usted no sabía absolutamente nada de todo esto? ¿Sabía que el comandante Rubén Villalba estaba implicado? ¿Lo sabía cuando le concedió un premio en la Embajada de Venezuela? ¿Sabía que el director de la Guardia Civil nombrado por usted había dado los chivatazos a la trama? ¿Los dio en su nombre? ¿Lo sabía usted cuando le premió con un puesto suculento en Washington? Explíquese, por favor. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Tellado.
Señor ministro, cuando quiera.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Muchas gracias, señora presidenta. Señor Tellado, se lo tendremos que volver a repetir. Gürtel, Púnica, Lezo, (**fuertes protestas**), Kitchen, Palma Arena...

La señora **PRESIDENTA**: Silencio.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): ... Bárcenas, Fabra (**continúan las protestas**), Fitur...

La señora **PRESIDENTA**: Un momento, señor ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez):

... Auditorio... (**continúan las protestas.—Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Señores diputados, ruego silencio.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): ... Tándem, Erial, Guarderías, Acuamed, Mercamadrid, (**un señor diputado: Más más más**), hace unos pocos días Arroyomolinos; como bien saben, el señor Zaplana ha sido condenado a más de diez años de prisión. Tienen 38 causas pendientes. Lecciones, pocas. (**Rumores**).

Mire, le voy a decir que durante este Gobierno y desde el 2018 las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado trabajan con toda la neutralidad, lo que no acontecía durante los Gobiernos del PP con policías patrióticas, destrucción de pruebas (**aplausos**) para tapar cualquier caso de corrupción... Ustedes tuvieron que dejar el Gobierno porque era muy palmario, pero ustedes utilizaban las fuerzas y cuerpos de seguridad. Nosotros las respetamos. Y deje de decir mentiras. Todas las cuestiones que ha dicho y ha expuesto perfectamente el ministro de Justicia son los bulos a los que ustedes están abonados.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.
Señor Tellado, cuando quiera.

El señor **TELLADO FILGUEIRA**: Señor Marlaska, tenga un poco de pudor que usted es juez o al menos lo era. Un poquito de pudor. (**Aplausos**). ¡Le acaban de imputar al fiscal general del Estado!

Mire, señor Marlaska, ¿la UCO es un bulo? ¿La UCO es fango? La UCO está investigando a su propio ministerio, a su propio departamento. He llegado a una conclusión facilísima, es evidente. El señor «1» es Pedro Sánchez, el que daba las órdenes; el señor «2» era Ábalos, el que ejecutaba las órdenes del «1», y lamentablemente, ¿sabe a qué conclusión llegamos? Que el señor «3» es usted y es quien trataba de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 23

tapar toda la trama de corrupción. **(Aplausos)**. Asuma responsabilidades y váyase. Lamentablemente, recuerde que usted es juez, un juez que queda inhabilitado para seguir ejerciendo. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor diputado.
Señor ministro, cuando quiera.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Muchas gracias, señora presidenta. Señor Tellado, a ustedes de la UCO les gustan algunos informes. Hace un mes otros informes no les gustaban y no le daban ninguna importancia cuando era otra causa. **(Aplausos.—Protestas.—El señor Tellado Filgueira: Porque no existían)**. Lo que pasa es que a ustedes la UCO les gusta si actúa conforme a sus intereses y olvidan que la UCO no actúa conforme a los intereses de nadie, sino simplemente de actuación y aplicación de la ley. Hablando de la Guardia Civil le diré una cuestión muy clara, cuál es la diferencia entre ustedes y nosotros. Hubo una directora excelente de la Guardia Civil que dimitió porque hubo una sospecha no de ella, sino de su marido **(el señor Tellado Filgueira: El fiscal general del Estado imputado.—Protestas)** y que se archivó sin declarar. Ustedes, en cambio...

Y sobre lo que ha hecho referencia hoy respecto al fiscal general del Estado, me gustaría que no tapen lo principal y más importante que subyace: hay un señor que ha reconocido dos delitos fiscales, pareja de la presidenta de la Comunidad de Madrid **(el señor Tellado Filgueira: El fiscal general del Estado imputado.—Continúan las protestas)** y ustedes a ese respecto no dicen nada. Miren la diferencia con la decencia de quien fue directora de la Guardia Civil que, ante una mera sospecha, dejó el cargo y —vuelvo a decir— se archivó. Esa es nuestra gran diferencia, nosotros no utilizamos, no instrumentalizamos **(el señor Tellado Filgueira: Es el «número 3»)** y, sobre todo, el bulo no forma parte de nuestra política. **(Protestas)**. Señores del Partido Popular, miren la diferencia, no difamen y dejen a las fuerzas y cuerpos de seguridad trabajar. **(Aplausos)**.

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

— **DEL DIPUTADO DON IGNACIO GIL LÁZARO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR: ¿QUÉ VA A HACER EL GOBIERNO PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD EN LOS BARRIOS DE ESPAÑA? (Número de expediente 180/000322).**

La señora **PRESIDENTA**: La siguiente pregunta la formula el diputado don Ignacio Gil Lázaro, del Grupo Parlamentario VOX, que tiene la palabra. Cuando quiera.

El señor **GIL LÁZARO**: Gracias, señora presidenta.
Señor ministro ¿va a acabar con la inseguridad en los barrios? Porque no lo está haciendo.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor diputado.
Señor ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Muchas gracias, señora presidenta. Señor Gil Lázaro, es miércoles y toca la misma pregunta, así que le pido un poco de originalidad. Sé que ustedes acaban de integrar a VOX en el grupo del señor Orbán, es decir el extremo de la extrema derecha en Europa. Siempre están tratando de hacer de la criminalización de la inmigración —y en este caso lo estamos escuchando— un mantra. La cuestión, señor Gil Lázaro, es que hay algo que usted ignora. Ignora lo que venimos haciendo, que es invertir en seguridad y que determina que este país sea uno de los países más seguros del mundo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.
Señor diputado.

El señor **GIL LÁZARO**: Señor ministro, negar el aumento de la inseguridad en los barrios es sencillamente burlarse de las víctimas y es mentir, como es mentir también negar la relación entre ese incremento de la delincuencia y la inmigración ilegal, que ustedes tratan de camuflar bajo el concepto genérico de extranjeros.

Mire, tasa de condenados por cada mil habitantes, correspondiente al año anterior: españoles, el 5,8%; extranjeros, el 14,6%. Asesinos de mujeres, el 45% extranjeros; condenados por violación en Cataluña,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 24

el 91 % extranjeros; el 31 % del total de la población reclusa española son extranjeros, y uno de cada tres es marroquí. Son datos del INE, del Ministerio de Igualdad, de la Generalitat de Catalunya, del Portal de Transparencia del Gobierno. Y sus propios datos sobre evolución de la delincuencia en el segundo trimestre de este año: Canarias, que es el epicentro de esa invasión migratoria —que ustedes y el PP fomentan y que va a ir a más, como consecuencia del efecto llamada que supone el anuncio de esa regulación masiva de 500 000 inmigrantes—, el incremento general de la delincuencia en el archipiélago en el periodo antedicho ha sido de un 7,5%. Otros datos que son muy significativos: el incremento de las agresiones sexuales ha sido del 21,7%, el incremento de las agresiones sexuales consumadas con penetración ha sido del 34%. Y en ese conjunto, además, ustedes no están ejecutando las órdenes de expulsión, solo un 5,4% del total.

Así pues, señor ministro, puede usted decir lo que quiera, pero la realidad es que, hoy subsaharianos, magrebíes y bandas latinas imponen el miedo en nuestros barrios y eso lo saben y lo denuncian millones de ciudadanos, sencillamente porque lo padecen a diario, y que saben también que solo les queda VOX para impedir que esa delincuencia importada siga campando a sus anchas.

Lo haremos muy pronto, señor ministro, no tenga usted la menor duda, cuando los españoles, hartos, así lo decidan en las urnas; hartos de este Gobierno indigno, inútil y mentiroso. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Gil Lázaro.
Señor ministro, cuando quiera.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Gil Lázaro, no confíe tanto en su memoria. Yo creo que, por los porcentajes que ha dado, ha cambiado el dossier y no es el de seguridad ciudadana de este país; pero si me va a seguir preguntando sobre lo mismo, le daré unos datos claros: 156 000 efectivos de fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, con su expartido —que está cerca de usted— se perdieron 13 700; con este Gobierno más de 1000 millones de inversión en infraestructuras, 400 actuaciones y cero con su expartido. Nuestros agentes cobran un 40 % más que cuando gobernaban ustedes. El presupuesto del Ministerio del Interior en 2018, con el Partido Popular, era de 8600 millones. Actualmente, en 2023, 11 358 millones, un 31 % más. Respecto a los datos que usted me dice, últimamente en Madrid la criminalidad convencional ha descendido un 1,3%; en Barcelona ha descendido un 1,2%; en Valencia un 2,6%; en la ciudad de Sevilla desciende un 7%; en Vigo desciende un 3,3%; en Las Palmas desciende un 1,8%; en Badajoz el descenso es del 5,5% y podríamos seguir así.

Yo tengo el dossier claro, no me fío de la memoria, sino de los datos de mi dossier. O sea, que no sigan jugando ustedes a mentir y a generar bulos, sobre todo el de identificar delincuencia o criminalidad con inmigración, porque es absolutamente falso. De hecho, se ha incrementado la población migrante en nuestro país en los últimos diez años y, en cambio, ha descendido el número de extranjeros en situación de imputación o prisión. **(Aplausos)**.

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

— **DEL DIPUTADO DON BORJA SÉMPER PASCUAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE EDUCACIÓN, FORMACIÓN PROFESIONAL Y DEPORTES: ¿DE QUIÉN ES PORTAVOZ LA MINISTRA PORTAVOZ? (Número de expediente 180/000328).**

La señora **PRESIDENTA**: Vamos, ahora, a las preguntas dirigidas a la señora ministra de Educación, Formación Profesional y Deportes.

La primera se la formula el diputado don Borja Sémper Pascual, del Grupo Parlamentario Popular, que tiene la palabra.

Cuando quiera.

El señor **SÉMPER PASCUAL**: Gracias, señora presidenta.
Señora ministra, muy buenos días.

Aunque ya sabemos que con este Gobierno el escándalo de hoy tapa el de ayer y el de mañana tapará el de hoy, no es menos cierto que hay acontecimientos y hechos que siguen siendo extraordinariamente graves. Institucional y políticamente es extraordinariamente grave que el fiscal general del presidente del Gobierno haya sido hoy imputado. ¿Qué opina usted como portavoz del Gobierno? **(Aplausos)**. ¿Qué opina?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 25

Voy a citar a *El País*, un medio que usted y yo —usted, sobre todo— estaremos de acuerdo en que no es máquina del fango: El Gobierno tergiversa el dictamen de la Audiencia de Madrid sobre Begoña Gómez. Más allá de mentir —que esto lo afirma el periódico—, que es muy feo —esto se lo digo yo—, ¿de quién es usted portavoz, del Gobierno o de los intereses judiciales de la mujer del presidente del Gobierno? **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Sémper.
Señora ministra, tiene la palabra.

La señora **MINISTRA DE EDUCACIÓN, FORMACIÓN PROFESIONAL Y DEPORTE** (Alegría Continente): Muchas gracias.

Señor Sémper, como veo que a ustedes les gusta mucho convivir con el bulo, voy a despejar el primero. El señor presidente del Gobierno se ha ido hoy por la puerta principal, porque tenía un Consejo Europeo en Bruselas. Aquí, el que entra deprisa y por la puerta trasera y a escondidas es el señor Feijóo. **(Aplausos)**. Y el que cancela las ruedas de prensa para evitar dar explicaciones sobre los líos a los que mete a su partido y al grupo parlamentario es el señor Tellado.

Y, señor Sémper, soy la portavoz del Gobierno de España. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora ministra.
Señor Sémper, cuando quiera.

El señor **SÉMPER PASCUAL**: Es verdaderamente lamentable la degradación del debate y de la sesión de control en esta Cámara a la que nos someten. **(Rumores.—Protestas)**.

El señor presidente no solo se va hoy, desapareció cinco días para no dar la cara, cinco días en los que les dejó a todos ustedes en *shock* y aún hoy siguen mintiendo por él. Es verdaderamente lamentable cómo se arrastran ustedes. **(Aplausos)**.

Señora portavoz, ustedes defienden lo indefendible. En once meses usted ha sido sancionada dos veces por la Junta Electoral Central por utilizar las ruedas de prensa del Consejo de Ministros de manera partidista. Dos veces. Usted mintió al afirmar que la visita de la vicepresidenta de Maduro era por una cuestión de parada técnica, cuando todos sabemos, además de las diferentes versiones que han dado miembros de su Gobierno, que vino en un viaje programado por un ministro de este Gobierno, con el *okey* del presidente del Gobierno, y usted mintió sobre la causa que investiga a la señora Gómez.

¿Pero por qué hacen estas cosas? ¿Pero por qué mienten de una manera tan descarada? ¿Pero, por qué no se respetan lo más mínimo? Sánchez, se irá. Se va de las sesiones de control rápido, se va cinco días... les dejará tirados a ustedes, y a ustedes también **(señalando la zona central del hemiciclo)**, por cierto. Ustedes defenderán la corrupción, pondrán paños calientes, desviarán la atención, pondrán el ventilador, nos hablarán de corrupciones pasadas, pero ustedes se mancharán. Sánchez no merece la pena, ni tan siquiera su prestigio merece la pena que sea manchado por defender a Pedro Sánchez. Y el resto de los grupos políticos, estos que venían a asaltar los cielos, estos que venían a hablar de la casta, estos que venían contra la corrupción, se mancharán; el PNV se manchará, Junts y ERC se mancharán. Todos ustedes se van a manchar. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Sémper.
Señora ministra, tiene la palabra.

La señora **MINISTRA DE EDUCACIÓN, FORMACIÓN PROFESIONAL Y DEPORTE** (Alegría Continente): Señor Sémper, de portavoz a portavoz, le diré que yo me siento muy orgullosa de ser la portavoz de este Gobierno, del Gobierno que ha subido un 54 % el salario mínimo interprofesional, del Gobierno que ha subido un 81 % las becas en mi país, del Gobierno que ha conseguido 140 000 millones a través de los fondos europeos. Y, usted, señor Sémper, ¿se siente orgulloso de ser portavoz de un partido que hace y dice justo lo contrario de lo que usted ha defendido durante tanto tiempo? Porque usted, hace cuatro años, decía en una entrevista que hablar tanto de ETA es olvidar que la hemos derrotado. Imagino que usted todavía se está revolviendo en el escaño, después de la imagen tan dantesca que nos dio el señor Tellado la semana pasada. **(Aplausos)**. Usted, señor Sémper, hace cuatro años decía que abandonaba el Partido Popular por la influencia que había tenido VOX en su partido político. ¿Cómo se siente hoy sabiendo que es VOX el partido con el que gobiernan en muchas ciudades en nuestro país y el que les marca a ustedes el camino constantemente?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 26

Señor Sémper, con todo el respeto que le tengo a usted, yo entiendo que el cambio ha tenido que ser muy difícil para usted, porque ha dejado de ser un político que presumía de tener discurso propio a defender y presentar querellas que ni usted mismo se cree. Espero que al menos duerma bien.

Y, por cierto, por si a alguno de ustedes se le ha olvidado, creo que me pueden hacer los coros porque todos los conocen: Gürtel, Púnica, Lezo, Kitchen, Palma Arena (**protestas**), Bárcenas, Fabra, Fitur, Auditorio, Tándem, Erial, Guarderías, Acuamed y Mercamadrid. (**Aplausos.—Protestas**). Hace menos de un mes, el caso Arroyomolinos y, ayer, la condena del señor Zaplana por diez años. Aun les quedan 38 causas pendientes de juicio y, además, es que tienen ustedes la caradura de presentar una querrela en una sede del Partido Popular que está financiada por dinero negro. Así que, lecciones en materia de corrupción por parte del Partido Popular, ninguna, señor Sémper. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora ministra.

— **DEL DIPUTADO DON MANUEL COBO VEGA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE EDUCACIÓN, FORMACIÓN PROFESIONAL Y DEPORTES: ¿QUÉ ENTIENDE USTED POR SEGURIDAD CIUDADANA EN SU CONDICIÓN DE PORTAVOZ DEL GOBIERNO? (Número de expediente 180/000329).**

La señora **PRESIDENTA**: La siguiente pregunta se la formula el diputado don Manuel Cobo Vega, del Grupo Parlamentario Popular, que tiene la palabra.

Cuando quiera.

El señor **COBO VEGA**: Gracias, presidenta.

Buenos días, señora ministra portavoz.

¿Le parece digno pactar con el partido que lleva terroristas en sus listas los medios materiales y de defensa que pueden utilizar las fuerzas y cuerpos de seguridad? Le voy a hablar de ETA, como el otro Pedro Sánchez, al que algunos conocimos. Contestó a la pregunta de si iba a pactar con Bildu diciendo: «Esa pregunta ofende». ETA ya llevaba años sin matar. Pero lo más importante fue la explicación que dio: «Soy secretario general de un partido que desgraciadamente ha sufrido el zarpazo del terrorismo». Usted ha dicho que es obscuro y absolutamente indigno decir lo mismo que decía aquel Sánchez. ¿A usted le pareció indecente e indigno que Sánchez usara el terrorismo para explicar por qué le ofendía pactar con Bildu? ¿A partir de qué fecha pactar con Bildu dejó de ofenderles y ya no lo rechazan, recordando el zarpazo del terrorismo que han sufrido en su partido?

Gracias. (**Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!**).

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

Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE EDUCACIÓN, FORMACIÓN PROFESIONAL Y DEPORTES** (Alegria Continente): ¿No les abochorna? (**Una señora diputada: No**). ¿De verdad no les avergüenza, trece años después de que toda la sociedad democrática en su conjunto consiguiéramos derrotar a ETA, seguir utilizando una vez más el terrorismo en esta Cámara? (**Aplausos**). ¿No se les cae la cara de vergüenza, señor Cobo, no se les cae la cara de vergüenza? Pues debería, y más después de la imagen dantesca que dieron la semana pasada los diputados el señor Tellado y la señora Montesinos (**el señor Tellado Filgueiras: ¡Qué cara tienes!**), que tuvieron que salir muchos familiares de esas víctimas reconociendo la vergüenza y el bochorno que habían pasado tras la imagen del señor Tellado la semana pasada. Un poco de respeto, señor Cobo, un poco de respeto. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora ministra.

Señor diputado, cuando quiera.

El señor **COBO VEGA**: En 2019 a aquel Sánchez no le avergonzaba. «Con Bildu no se acuerda nada». Seguía ofendiéndoles pactar, ¿desde cuándo no les ofende? Desde que el «número 1» dijo que hay que hacer de la necesidad —de los votos de Bildu— la virtud de humillarse y obedecerles. ¿No les da vergüenza? (**Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!**).

Hasta que llegue el día que Bildu condene los crímenes y deje de elogiar a los asesinos no nos da vergüenza, vamos a seguir diciendo lo mismo que decía él (**señalando el escaño del presidente del**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 27

Gobierno, señor Sánchez Pérez-Castejón), que ofende pactar con Bildu. ¿No le da vergüenza? En esa relación que cuatro ministros han hecho hoy de algunas situaciones que nos dan asco, no se olviden ustedes de la cal viva y no me ofrezcan la vicepresidencia, no se olviden de eso, no se olviden de esas cosas. Ya no matan, ya no matan, pero ustedes quieren menos tiempo de cárcel para los que mataron. **(Aplausos.—Una señora diputada: Muy bien).**

Antes de seguir acusando de indignidad, mírese en el espejo y contéstese si le merece la pena —si le merece la pena al señor Marlaska que yo conocí— tragar con lo que están tragando.

Muchas gracias. **(Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!).**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Cobo.
Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE EDUCACIÓN, FORMACIÓN PROFESIONAL Y DEPORTES** (Alegría Continente): Señor Cobo, es tan indigno lo que hacen ustedes, agitando la bandera del terrorismo, que sinceramente no voy a entrar a responder a sus palabras. **(La señora Rodríguez Calleja: No la estamos agitando).**

Pero me preguntaba, porque es lo que ha trasladado a esta Cámara, por la seguridad ciudadana. Me hablaba del año 2019, y yo le voy a llevar a usted al 2014. ¿Sabe lo que decía usted en el año 2014? «Tengo miedo por mí y por mis hijos». ¿Sabe lo que pasaba en 2014? Que gobernaba el Partido Popular. ¿Y sabe qué sucedía? Que le espiaban a usted los dirigentes de su partido, como a muchos dirigentes de otros partidos políticos. **(Aplausos)**. Le puedo decir que entiendo que usted me haga esa pregunta, pero quédese tranquilo porque esas prácticas ahora ya no suceden. **(Rumores)**. Ahora ya no se espía a los dirigentes políticos, ahora ya no se construyen pistas falsas a través de policías patrióticas **(el señor Tellado Filgueira: ¡Qué escándalo!)**, ahora ya no se destruyen discos duros en las sedes de los partidos políticos ni ahora ya tampoco se pagan sedes de partidos políticos con dinero negro como sucedía con el Partido Popular. **(El señor Tellado Filgueira: Los lingotes, los lingotes...)**. ¿Y saben por qué? Porque la España de hoy, la España de 2024, por suerte, no se parece al Partido Popular. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora ministra.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA SOFÍA ACEDO REYES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA: ¿VAN A ACEPTAR LA AYUDA QUE LES OFRECE LA UNIÓN EUROPEA EN MATERIA DE INMIGRACIÓN? (Número de expediente 180/000331).**

La señora **PRESIDENTA**: La siguiente pregunta va dirigida al señor ministro de Política Territorial y Memoria Democrática y la fórmula la diputada doña Sofía Acedo Reyes, del Grupo Parlamentario Popular, que tiene la palabra.

Cuando quiera.

La señora **ACEDO REYES**: Muchas gracias.

Señor Torres, 42.000 personas han entrado ya irregularmente a España, hasta 300.000 personas en seis años del Gobierno del señor Sánchez, sin contar con los cientos de miles que permanecen irregularmente porque ustedes no los retornan. Eso es tener la inmigración irregular controlada, según el señor Marlaska. Lo cierto es que usted tiene las competencias justas, pero intenta ejercer de coordinador porque así se lo pidió el «número 1».

Señor ministro, ¿contarán con los recursos europeos para parar la llegada de inmigración irregular a España? **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora diputada.
Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA** (Torres Pérez): Presidenta.

Señoría, no solamente hace mal la pregunta **(la señora Rodríguez Calleja: Vaya...)**, vamos a contar, hemos contado y hemos solicitado, y pongo ejemplos. Enumero: 117 millones de euros para infraestructuras, muchas de ellas en Canarias, a través del Ministerio del Interior; 20 millones de euros de los fondos FAMI

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 28

que transferimos al Gobierno de Canarias para que los pudiera ejecutar, pero pidieron que lo hiciéramos nosotros, básicamente la mayoría para Canarias; también para infraestructuras, 300 millones de fondos europeos que han servido para tener infraestructuras en el resto del país para responder a las competencias del Gobierno con respecto a la inmigración.

Con respecto a los menores no acompañados, ahí está el memorándum y la reunión de la ministra Sira Rego con la agencia para buscar soluciones. Y yo, como coordinador de la interministerial, lo que estoy es esperándoles a ustedes. Porque los niños llegan a Canarias no acompañados, pero aquí quienes los abandonan son ustedes, el Partido Popular. **(Aplausos)**. Porque votan primero en contra y luego no se sientan a negociar. Cambien la tuerca, salgan de esa rotonda, enfilen la solución a los problemas, siéntense para que esos niños dejen de estar no acompañados y asumamos entre todos la responsabilidad, entre todos. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.
Señora diputada.

La señora **ACEDO REYES**: Señor ministro, mentir en sede parlamentaria es un delito, ¿usted lo sabe? Porque usted mintió y la señora Armengol también. **(La señora presidenta del Congreso de los Diputados, Armengol Socías, hace gestos negativos)**. Señora Armengol, usted no debería seguir ni un minuto más ahí. **(Aplausos.—Rumores)**. ¿A ustedes los aforaron para protegerlos y ustedes a su vez al «número 1»? Esto es insostenible y se tienen que ir. Se tienen que ir porque su Gobierno es un lastre también para sus socios parlamentarios, porque no van a poder amparar tanta corrupción.

Y no me hable de menores, señor ministro, no me hable de menores porque su portavoz, el señor López, lo dejó claro la semana pasada, además con cierto desprecio: Canarias no tiene un problema de inmigración porque recibe 12 000 turistas. No sé si es más frívolo que inconsistente o son las consecuencias de no pasar por el aro de la incompetencia de su Gobierno. Usted solo está comandado por el «número 1» para intentar romper el Gobierno de Coalición Canaria y el Partido Popular. Ni los menores ni los miles de inmigrantes le importan lo más mínimo.

El colmo es que nos tengamos que enterar por los organismos europeos que ustedes no controlan la inmigración irregular, pero tampoco piden ayuda a Europa para hacerlo, ¿para qué custodiar las fronteras, verdad, señor ministro? Al contrario, desmantelan las garantías judiciales para que las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado puedan trabajar con ellas, desprotegiéndolas para ofrecérselas en bandeja a los herederos de la banda terrorista ETA, a Bildu. Ustedes han batido todos los récords de la inmoralidad.

Señor ministro, ni las bolsas de dinero a la sede de Ferraz ni la corrupción política y económica que está desangrando a su Gobierno pasarán de largo por la memoria de los españoles, pero tampoco la anestesia que pretenden imponer para seguir blanqueando sus espurios acuerdos. La sociedad española es mucho mejor que todos ustedes.

Señor Torres, créame, usted ya es un lastre señor Sánchez, está en tiempo de descuento.
Muchas gracias. **(Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Acedo.
Señor ministro, cuando quiera.

El señor **MINISTRO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA** (Torres Pérez): Por inmigración me preguntaba y de inmigración respondo. **(Risas)**. Hay una propuesta que ha hecho el Gobierno de Canarias, que también ha comunicado el presidente de Canarias. Les hemos dicho que estamos dispuestos a trabajar y avanzar con esa propuesta y la próxima semana, si ustedes quieren, les proponemos el martes, nos podemos sentar, señor Tellado, a ver si solventamos por fin el problema de los menores.

La verdad es que tiene cuajo, señoría, que después de centenares —centenares y centenares que acaban en consideraciones— de folios de dos informes de la Guardia Civil no haya ningún reproche desde el punto de vista punible ni tampoco de actuación con respecto a la presidenta de Baleares o con respecto a este ministro. Y es asombroso que ustedes me señalen mientras ustedes encubren, protegen, callan y no critican que ayer mismo un ministro del Partido Popular fuera condenado a diez años de cárcel. ¡Es que hace falta tener cuajo al respecto! **(Aplausos)**. Es por eso por lo que nosotros seguiremos trabajando para las cosas que les importan a los españoles y a las españolas mientras ustedes seguirán en el fango, en la insidia, en las elucubraciones y en las señalizaciones. **(Rumores)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 29

Hay una diferencia: ustedes calumnian e injurian y la justicia condena. Es la diferencia entre lo que hace el Partido Popular y lo que le ocurre al Partido Popular. **(Aplausos)**. Y como ustedes no oyen, y menos escuchan: Gürtel, Púnica, Lezo, Kitchen, Palma Arena, Bárcenas, Fabra, Fitur, Auditorio... **(Rumores.—Aplausos)**. Ahí les va la penitencia. **(Continúan los aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro. **(Protestas)**. Silencio, por favor.

— **DEL DIPUTADO DON MARIO CORTÉS CARBALLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA: ¿CREE EL MINISTRO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA EN LA INDEPENDENCIA DEL BANCO DE ESPAÑA? (Número de expediente 180/000330).**

La señora **PRESIDENTA**: Las siguientes preguntas van dirigidas al señor ministro de Economía, Comercio y Empresa.

La primera la formula el diputado don Mario Cortés Carballo, del Grupo Parlamentario Popular, que tiene la palabra.

Cuando quiera.

El señor **CORTÉS CARBALLO**: Señor Cuerpo, es muy grave que el ministro de Economía se salte a la torera la Ley de Autonomía del Banco de España. Hoy usted tiene que dar aquí muchas explicaciones. Le voy a hacer tres preguntas muy directas. ¿Coaccionó y amenazó a una consejera del Banco de España para que dimitiera? ¿Quién le ordenó hacer semejante baja ética y política? ¿A quién querían nombrar en su lugar y con qué propósito? **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Cortés. Señor ministro, cuando quiera.

El señor **ministro de ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA** (Cuerpo Caballero): Muchas gracias, presidenta.

Una constatación antes de contestar directamente a la pregunta del señor Cortés: el Grupo Popular ha perdido hoy la oportunidad de hablar —había hueco, espacio de sobra— de los temas que preocupan a los ciudadanos en esta Cámara. **(Aplausos)**. Creo que había espacio para una o dos preguntas en materia de empleo, de vivienda o de evolución de los precios. ¿De verdad no le interesan al Grupo Popular estos temas? En definitiva, una oportunidad perdida.

En cuanto a la pregunta que ha registrado usted, le diré que por supuesto que este Gobierno y, en particular, este ministro defienden la autonomía y la independencia del Banco de España.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro. Señor Cortés, cuando quiera.

El señor **CORTÉS CARBALLO**: Señor ministro, ya que usted no quiere contestar, permítame que lo haga en su lugar.

El presidente del Gobierno, el «número 1», le dice que necesita urgentemente una vacante entre los consejeros del Banco de España, y en ese momento usted decide cruzar la línea de la legalidad. Llama a su despacho a la consejera del Banco de España: injerencia. Le pide que dimita, para dejar hueco: coacciones. La amenaza cuando escucha que no piensa dimitir: amenazas. Maniobra para que los medios no publiquen lo que usted ha hecho, tras filtrarlo su compañero Escrivá: encubrimiento. Y piensa que el Banco de España es como la Seguridad Social, donde todo queda en familia: nepotismo.

Todas esas líneas las ha cruzado usted ya, señor Cuerpo. ¿Se da cuenta de la gravedad de lo que ha hecho? Además, todo para nada, porque ha defraudado al gran jefe. Quizás el puesto del marido de la señora Ribera como consejero de la CNMV le produce incompatibilidad como comisaria de Competencia, y usted no ha sido capaz de buscarle acomodo en el Banco de España. ¿Qué le va a decir ahora al señor Sánchez? Yo, en su lugar, estaría muy preocupado. Mire cómo se las gasta con el señor Ábalos, el que fue su amigo fiel, así que imagínese lo que puede hacer con usted.

Ahora aquí está, señor Cuerpo, inhabilitado para ser ministro de Economía. En menos de un año ya se ha corrompido. ¿De verdad que vino usted para eso? **(Protestas)** Toda su carrera profesional y prestigio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 30

dilapidados. ¿Le ha merecido la pena? El sanchismo todo lo mancha, todo lo pudre, todo lo corrompe. ¿Hasta dónde está dispuesto a llegar para agradar al gran jefe? Muchos fueron más allá. Los acaban de imputar y poco a poco irán imputando a los demás. Márchese, hágame caso, aún está a tiempo. **(Aplausos.—Una señora diputada del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso: ¡Muy bien!—El señor Tellado Filgueira: ¡Bravo!).**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor diputado.
Señor ministro, cuando quiera.

El señor **MINISTRO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA** (Cuerpo Caballero): Muchas gracias, presidenta.

Es tan esperpéntica su intervención que da pena, la verdad. **(Rumores.—Aplausos).**

Déjeme que entre en materia para que, por lo menos los ciudadanos, tengan una idea clara de a qué me refiero cuando digo que defiendo la independencia y la autonomía del Banco de España y por qué esta está garantizada, si es que le interesa a usted.

La independencia del Banco de España está garantizada —lo he dicho en numerosas ocasiones, también en el Congreso cuando presenté la candidatura del gobernador— por la propia ley de autonomía, que data de 1994. Esta ley de autonomía supone un marco institucional que protege y refuerza esta independencia del banco. Además, no es solo que lo diga yo o que lo diga el Gobierno, sino que hay indicadores y métricas internacionales que lo señalan, por parte del Fondo Monetario Internacional y del Banco Mundial, cuáles son las variables que hay que mirar para ver si un banco central es independiente. Hay cuarenta y dos métricas distintas de gobernanza, de independencia financiera; métricas relacionadas, por supuesto también, con la transparencia y con la rendición de cuentas... ¿Sabe usted dónde está el Banco de España en esas métricas? Entre los más independientes, entre los que más autonomía tienen. **(El señor Tellado Filgueira: ¡Estaba!).** Y esta garantía de la independencia del Banco de España está mucho más allá, como he dicho, de aspavientos que intentan utilizar las instituciones, como están haciendo ustedes últimamente, simplemente para azuzar al Gobierno, no entendiendo que la autonomía y la independencia se refieren a un análisis y a una valoración no sesgada. Cuando dan datos o análisis que a ustedes les interesan para atacar al Gobierno, son independientes; cuando no, no lo son. Eso es lo que hacen con el Banco de España. Hoy están resaltando que el gobernador ha protegido al banco, pero ayer no se presentaron a una reunión con él. Hacen lo mismo con el Instituto Nacional de Estadística: cuando los datos les interesan, bien; cuando no, no. Esa es su forma de proteger a las instituciones. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro. **(Rumores).** Señores diputados, por favor, un poco de silencio.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARTA MADRENAS I MIR, DEL GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, QUE FORMULA AL EXCMO. SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA: ¿QUÉ MEDIDAS CONCRETAS TIENE PREVISTO EL GOBIERNO IMPLEMENTAR PARA SOLUCIONAR LAS GRAVES DEFICIENCIAS EN EL CONTROL DE LOS FONDOS EUROPEOS Y ASEGURAR UNA GESTIÓN MÁS TRANSPARENTE Y TRAZABLE? (Número de expediente 180/000333).**

La señora **PRESIDENTA**: La siguiente pregunta la formula la diputada doña Marta Madrenas i Mir, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, que tiene la palabra.
Quan vulgui.

La señora **MADRENAS I MIR**: Moltes gràcies, senyora presidenta. Senyor ministre, la Unió Europea afirma desconèixer el destí dels fons europeus a Espanya. Els auditors no saben quan s'han entregat ni a qui s'ha entregat ni per què. Afirmen: «És difícil seguir on és el diner». I no és nou, des del 2021 que els auditors li estan informant així, així com nosaltres també, Junts per Catalunya, ho anem advertint i espero que avui, senyor ministre, no torni a recórrer a l'argument ja gastat de la seva predecessora que estan en vies de solucionar-ho gràcies a la plataforma Minerva, perquè ja saben que han rebut una allau de crítiques dels beneficiaris i receptors finals perquè el bolcatge de dades a Minerva és de bojós.

Mirin vostès, com sempre, han decidit centralitzar-ho tot, desoïnt com sempre les advertències de Catalunya, sobretot quan els exhortàvem a evitar una burocràcia excessiva i un plantejament tan matusser com que cada ministeri anés a la seva amb els seus propis criteris, convocatòries i cronogrames. I ara tots

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 31

veiem arribar fons de projectes no estratègics, per la seva tossuderia de no aprofitar ni la força ni el coneixement de les administracions més properes a les empreses.

Senyor ministre, ha de reduir ja la burocràcia sobrerera que està torturant els beneficiaris i ha de millorar ja la capacitat administrativa, especialment en les àrees més crítiques per manca de personal. Com ho farà? No van aprendre res de quan l'estat espanyol es va convertir en la riota d'Espanya per construir carreteres sense cotxes, trens sense passatgers i aeroports sense avions? No haurien d'haver prioritzat el Corredor Mediterrani, per exemple, o establert criteris de competitivitat a les convocatòries?

Les conseqüències per a les empreses i per a Catalunya són dramàtiques. Ja ho veu, senyor ministre, que la seva gestió centralitzada i deficient ens dona cada cop cada dia més arguments als catalans per voler ser un estat independent, que ja fa 35 anys que les regions de l'Estat són receptores de fons europeus i que moltes encara es troben entre les poc competitives. S'ha de posar les piles, perquè això afectarà possibles noves convocatòries que ja els han advertit. No veuen que han de deixar de tractar Europa com si fos simplement un caixer automàtic gegant?

Moltes gràcies.

Muchas gracias, señora presidenta.

Señor ministro, la Unión Europea afirma desconocer el destino de los fondos europeos en España. Los auditores no saben cuándo se han entregado ni a quién ni por qué. Afirman que es difícil seguir dónde está el dinero, y no es nuevo. Desde 2021 los auditores le están informando y nosotros también —Junts per Catalunya— le hemos estado advirtiéndolo. Espero que hoy, señor ministro, no vuelva a recurrir al argumento, que ya ha sido el argumento de su predecesora, de que están en vías de solucionarlo gracias a la plataforma Minerva, porque han recibido un alud de críticas de los beneficiarios y receptores finales, porque los datos de Minerva son de locos.

Miren ustedes, han decidido, como siempre, centralizarlo todo, desoyendo, como siempre, las advertencias de Cataluña, sobre todo cuando les exhortábamos a evitar una burocracia excesiva y un planteamiento tan peregrino como que cada ministerio fuera a sus propias convocatorias y cronogramas. Todos hemos llegado al fondo de proyectos no estratégicos y muchas veces no se ha aprovechado ni la fuerza ni el conocimiento de las administraciones más cercanas a las empresas.

Señor ministro, hay que reducir la burocracia que está torturando a los beneficiarios y hay que mejorar ya la capacidad administrativa, especialmente en las áreas más críticas por ausencia y falta de personal. ¿Cómo lo va a hacer? ¿No van a tomar ninguna decisión, cuando el Estado español se convirtió en el hazmerreír de España por construir carreteras sin coches, trenes sin pasajeros y aeropuertos sin aviones? ¿No tendrían que haber priorizado el corredor mediterráneo, por ejemplo, y establecer criterios de competitividad en las convocatorias? Las consecuencias para las empresas y para Cataluña son dramáticas.

Ya ve, señor ministro, que su gestión centralizada y deficiente nos da cada vez y cada día más argumentos a los catalanes para querer ser un Estado independiente. Hace treinta y cinco años que las regiones del Estado son receptoras de los fondos europeos y que muchas todavía se encuentran entre las menos competitivas. Hay que ponerse las pilas, porque esto afectará a posibles nuevas convocatorias, y ya les han advertido. ¿No deberían dejar de tratar a Europa como si fuera simplemente un cajero automático gigante?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, señora Madrenas.
Señor ministro, cuando quiera.

El señor **MINISTRO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA** (Cuerpo Caballero): Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias por la pregunta, señora Madrenas, porque me permite hacer un repaso de cómo funcionan los sistemas de control y auditoría en el marco del plan de recuperación.

Como bien ha dicho, el punto de partida de estos sistemas son las sólidas instituciones que tenemos en las Administraciones públicas por esa eficiencia o esa experiencia que también tenemos de sistemas testados durante décadas en la ejecución de los fondos estructurales. El sistema de control tiene tres niveles que me gustaría resaltar. El primero, el paso inicial, el control *ex ante*, que es un paso importantísimo, son los procedimientos y controles por parte de las propias entidades gestoras, desde los sistemas de gestión internos a los procedimientos de lucha contra el fraude, que son especialmente importantes, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 32

sistemas de referencia a nivel internacional, como, por ejemplo, la herramienta que comentaba usted, la herramienta Minerva. Esta es una herramienta que vienen a ver los países de la Unión Europea, como buena práctica, también señalada así por la Comisión. Esta herramienta hace lo que llamamos *data mining*, es decir, explotación de microdatos para ser capaces de resolver posibles situaciones de conflictos de interés en lo que se refiere a los órganos de contratación o las concesiones de subvención. Desde luego, como le decía, en el elemento *ex ante* este paso inicial es importantísimo.

Segundo paso. El control de las intervenciones delegadas, de la Abogacía del Estado, y del resto de unidades de control independiente, que también realizan los controles preceptivos. Tercer paso. Control *ex post* de nuestra Intervención General de la Administración del Estado, con auditorías sobre las solicitudes de pago, la legalidad o también la regularidad de los propios gastos. Y este sistema, por si fuera poco, se completa además con el control a nivel europeo de la Comisión, del Tribunal de Cuentas Europeo, de la Oficina de Lucha contra el Fraude Europea y de la Fiscalía Europea. Ese es el sistema completo de control.

En este ámbito, además, en España hemos reforzado todas estas palancas desde el inicio de la implementación del plan de recuperación y hoy en día seguimos implementando de manera exitosa el plan. De hecho, el sistema de control forma parte de uno de los hitos del propio plan que la Comisión Europea valoró de forma positiva. Además, quiero señalar que en los propios informes del Tribunal de Cuentas Europeo hay una sección de réplica de la Comisión al propio Tribunal, donde se subraya que España ha resuelto ya muchas de estas recomendaciones que hace el Tribunal Europeo.

En definitiva, es una enorme oportunidad y un enorme desafío esta implementación y esperamos llevarla a cabo con éxito en los dos años que nos quedan.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

— **DEL DIPUTADO DON JAIME MIGUEL DE LOS SANTOS GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE IGUALDAD: ¿MERECE PEDRO SÁNCHEZ UN PREMIO POR SU COMPROMISO CON LA IGUALDAD? (Número de expediente 180/000332).**

La señora **PRESIDENTA**: La siguiente pregunta va dirigida a la señora ministra de Igualdad y la fórmula el diputado, don Jaime Miguel de los Santos González, del Grupo Parlamentario Popular, que tiene la palabra.

Cuando quiera.

El señor **DE LOS SANTOS GONZÁLEZ**: Gracias, presidenta.

Señora ministra, ¿creen de verdad que están para premios a la igualdad? **(Aplausos)**.

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

Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE IGUALDAD** (Redondo García): Gracias, presidenta.

Señoría, no lo creemos solo nosotros, lo creen las Naciones Unidas, que son las que entregan el premio.

A mí me sorprende que le moleste tanto que España vaya bien, que le moleste tanto que España reciba, de manos de Naciones Unidas y a través del presidente Pedro Sánchez, un reconocimiento a la igualdad y que le moleste tanto que seamos líderes en igualdad a nivel internacional. Y me preocupa muchísimo, de verdad, que no le molesten, sin embargo, Gürtel, Púnica, Lezo **(rumores—aplausos)**, Kitchen, Palma Arena, Bárcenas, Fabra, Fitur, Auditorio, Tándem, Erial, Guardería, Aquamed, Mercamadrid o, hace menos de un mes, Arroyomolinos. Me preocupa que no le moleste nada que Zaplana haya sido condenado a diez años por corrupción. Me preocupa enormemente que no les moleste nada que tengan treinta y ocho causas abiertas en los tribunales. Me molesta profundamente que ustedes no se preocupen por la corrupción que carcome a su partido en una sede pagada con dinero negro. Y me preocupa que ustedes no sean conscientes de que son campeones en corrupción. Eso me preocupa. **(Rumores.—Aplausos)**.

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

Señor diputado, cuando quiera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 33

El señor **DE LOS SANTOS GONZÁLEZ**: Gracias, presidenta.

Lo que me da vergüenza, señora ministra, es que la lacra de la violencia machista sea una realidad en este país y que ustedes reciban premios. Lo que me avergüenza es que el Gobierno de este país esté de corrupción hasta el cuello y usted tenga el poco estilo de hablar de otras cuestiones, cuando tendría que darle vergüenza no poner en el centro de la cuestión a todas esas mujeres que ustedes han abandonado. Y no voy a hacerles responsables a todos ustedes, como hacía el candidato Sánchez con el presidente Rajoy, no les voy a llamar indecentes por más que se lo merezcan a la vista de las últimas informaciones. **(Aplausos)**.

Y, aun así, señora ministra, en vez de estar usted a la altura de sus responsabilidades, corea un listado infecto del que ustedes también se tendrían que sentir avergonzados, porque si algo caracteriza al Partido Socialista es la corrupción. ¿Quiere que le hable de los ERE? ¿Quiere que le hable de Filesa? **(Aplausos)**. ¿Quiere que le hable de la señora Delcy Rodríguez llegando a territorio europeo, cuando lo tenía prohibido, con más de cien barras de oro bajo los brazos, amparada por un ministro al que, además, ustedes, después de expulsarle de su ministerio porque decían que algo olía mal en transportes, con la aquiescencia de doña Yolanda Díaz, que se tapaba la nariz, le aforaron incluyéndole en unas listas electorales y prometiéndole, el señor Santos Cerdán, que iría, además, a Europa? Eso es vergonzoso. Eso es corrupción. Y por lo que usted hoy tendría que estar pidiendo perdón es porque tiene un fiscal general del Estado imputado y a la mujer del presidente del Gobierno hasta aquí **(toca su barbilla con la mano)** de casos que la acosan; usted, la ministra de la igualdad de las peores leyes para el constructo feminista, la ley trans y la ley del solo sí es sí; usted, que, sin embargo, no habla de fotos como la de Anne Hathaway, que cacareaba en sus indecentes redes sociales el señor Puente, pero sí de las del señor Barrabés, que niegan al juez. Ustedes son corrupción.

Le pido, simplemente, no ya que hagan su trabajo, sino que dejen de robar. **(Aplausos.—Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor diputado.
Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE IGUALDAD** (Redondo García): Cuánto aspaviento y qué falta de rigor. Hasta el señor Feijóo se ha ido avergonzado para no seguir escuchando. **(Aplausos.—Rumores)**.

Nosotros, tolerancia cero con la corrupción. Se ha dicho aquí y lo hemos demostrado. Ustedes no son quiénes para darnos ni media lección sobre corrupción porque están hasta el cuello —están hasta el cuello— de corrupción.

Y voy a hablar de lo importante, porque, sinceramente, la igualdad es lo que nos mueve, que es la raíz y el corazón de este Gobierno. Precisamente por eso le han dado un premio al presidente del Gobierno, y le digo por qué: por su liderazgo **(rumores)** en prometer la igualdad, en comprometerse con el avance en derechos y en influir y utilizar su influencia, a través de los cambios sociales irreversibles, en políticas públicas que caminan hacia la igualdad.

Ustedes, estos premios ni los huelen. Quizá, algún premio hubieran podido conseguir del trío de las Azores, el que... **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora ministra.

INTERPELACIONES URGENTES:

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, AL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE SOBRE UN CORREDOR MEDITERRÁNEO EXCLUSIVO DE MERCANCÍAS: DE ALTA CAPACIDAD, EFICIENTE, CONECTADO, DIGITALIZADO Y SEPARADO DEL SERVICIO DE RODALIES. (Número de expediente 172/000063).**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos ahora a tratar las interpelaciones dirigidas al Gobierno.

La primera interpelación la presenta el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, sobre un corredor mediterráneo exclusivo de mercancías de alta capacidad, eficiente, conectado, digitalizado y separado del servicio de rodalies.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Gavin i Valls por un tiempo de doce minutos.
Cuando quiera.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, senyora presidenta. Senyores i senyors diputats, senyor ministre, en aquesta interpel·lació volem parlar d'infraestructures estratègiques, infraestructures estratègiques tant

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 34

a nivell europeu com des del punt de vista de la importància que tenen les infraestructures per prestar servei a la ciutadania i a l'economia, no de totes les infraestructures i de les estratègiques. I pot semblar un comentari absurd, però el que és realment absurd és que no hi hagi un enfocament, una execució i una atenció diferencial entre les infraestructures que són realment estratègiques i les que no ho són. És a dir, que no hi hagi prioritització.

Concretament, volem parlar d'una d'elles, del Corredor mediterrani, específicament del Corredor mediterrani de mercaderies. Però parlant d'ell, estarem parlant també de la importància que té perquè hi hagi un bon servei de rodalies i de regionals, un bon servei de ferrocarril per als passatgers. També volem parlar de quines infraestructures tenim i de quines necessitem, que per desgràcia són dos coses totalment diferents i per això la interpel·lació es titula... **(Rumores)**.

Muchas gracias, señora presidenta.

Señores diputados y señoras diputadas, señor ministro, en esta interpelación queremos hablar de infraestructuras estratégicas a nivel europeo y desde el punto de vista de la importancia que tienen las infraestructuras para prestar servicio a la ciudadanía y a la economía; no de todas las infraestructuras, de las estratégicas. Y puede parecer un comentario absurdo, pero lo que es realmente absurdo es que no haya un enfoque, una ejecución y una atención diferencial entre las infraestructuras que son realmente estratégicas y las que no lo son. Es decir, que no haya priorización.

Concretamente, queremos hablar de una de ellas, del corredor mediterráneo y, específicamente, del corredor mediterráneo de mercancías. Pero hablando de él, también estaremos hablando de la importancia que tiene para que haya un buen servicio de cercanías, de rodalies, y regionales, un buen servicio de ferrocarril para los pasajeros.

*También queremos hablar de qué infraestructuras tenemos y de cuáles necesitamos, que, por desgracia, son dos cosas totalmente diferentes. **(Rumores)**.*

La señora **PRESIDENTA**: Un momento, señor Gavin.

Por favor, ruego a los diputados y diputadas que están saliendo que lo hagan en silencio porque, si no, para el orador es imposible.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, senyora presidenta. I per això la interpel·lació es titula «Per un corredor mediterrani d'alta capacitat, eficient, connectat, digitalitzat i separat dels serveis de rodalies». Diré coses que són sabudes, però que ens permetran fer una anàlisi d'on són i dels reptes que tenim i per què nosaltres pretenem, amb aquesta interpel·lació i sobretot amb la moció posterior, és canviar les coses, és provocar un canvi de paradigma d'una vegada per totes.

Per parlar d'on som i d'on venim, parlarem d'endarreriments, d'incompliments, de mala planificació i, per tant, de corregir errors i de amb quins criteris pensem que cal abordar les infraestructures estratègiques i, en general, la inversió en infraestructures. No parlaré molt de la història, però alguns antecedents sí que són necessaris.

Miri, l'any 1996 es prenia la decisió del Parlament i del Consell Europeu sobre les directives comunitàries per al desenvolupament d'una xarxa transeuropea de transport. La decisió recollia els catorze projectes considerats prioritaris pel Consell Europeu i proposava com a calendari per a la seva execució l'any 2010. Posteriorment, la Comissió Europea va proposar una revisió de les orientacions l'abril del 2004 i es va donar llum verda a 30 projectes de la Xarxa Transeuropea de Transport amb un escenari de finalització de l'any 2020. És bàsicament el dibuix del que avui és la xarxa bàsica europea de la Xarxa Transeuropea de Transports.

La primera fita històrica a destacar és recordar que el senyor Aznar d'aquell moment, el president d'aquell govern del govern espanyol, va imposar a la Unió Europea només el Corredor central. Va intentar imposar a la Unió Europea només el Corredor central del Pirineu com a únic corredor de connexió entre la península Ibèrica i la xarxa europea. Europa i el PP d'aquell moment van marginar descaradament el Corredor mediterrani i el Corredor atlàntic que passaven per la costa, connectant els principals ports de la península, casualment, bascos, catalans i valencians, i els principals centres industrials.

En què estava pensant el govern del PP d'aquell moment? En Madrid, només, com sempre? En aïllar Catalunya i el País Basc? O en realitat volia desconectar els ports i, per tant, l'economia del ferrocarril europeu? La Unió Europea va esmenar radicalment aquest posicionament del govern espanyol. Va eliminar el Corredor central de la xarxa prioritària, tot i les fortíssimes pressions, i va imposar els Corredors mediterrani i atlàntic com dos dels nous corredors prioritaris d'Europa, de la Unió Europea i que serien els que tindrien accés al finançament..., al cofinançament europeu.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 35

Algú es pregunta en què estava pensant Europa per forçar aquesta decisió? Potser en respondre a la demanda, a la eficiència? Potser per posar les infraestructures al servei de l'economia? De seguida ho veurem en paraules de la pròpia Comissió Europea. Aquest episodi acaba l'any 2013 amb l'aprovació al plenari del Parlament Europeu de la Xarxa Transeuropea de Transports, el mapa de la xarxa, dins d'aquest nou reglament. L'aprovació es va fer per 546 vots a favor, 104 en contra i 41 abstencions, amb el vot en contra dels diputats del Partit Popular espanyol, exactament igual que ho han fet aquests diputats, fins i tot desmarcant-se del Partit Popular Europeu l'abril d'aquest any 2024, senyor ministre. Suposo que vostè en deu ser coneixedor. La història es repeteix.

Un mapa ferroviari que no s'aprovà pas com a directiva, tema important, com a recomanació als estats, sinó que s'aprovà com un reglament europeu, és a dir, que és d'obligat compliment pels estats. Catalunya va aconseguir una gran victòria europea. El diputat europeu Ramon Tremosa i membre del Comitè de Transports del Parlament Europeu hi va participar activament, juntament amb altres actors econòmics i polítics, però també era una gran victòria de l'economia, de la logística, de l'eficiència en la gestió pública i de la competitivitat.

I això és així perquè el nou reglament europeu confirmà la metodologia de treball de la Comissió Europea, basada principalment en definir inversions ferroviàries per criteris de creació de riquesa i de valor afegit per a l'economia europea. Aquest era el gran objectiu europeu que justificava la decisió d'incloure el Corredor mediterrani. Quan la Comissió Europea incloïa el Port de Barcelona, per posar un exemple, a la xarxa europea, un port exclòs de la proposta espanyola, Europa —deia— estava pensant en connectar un port europeu estratègic.

Fins aquí determinades decisions que s'han pres a Europa i quins criteris i quin rol han tingut diferents governs espanyols, principalment del Partit Popular, però que ha anat succeint després. Aquesta obra d'importància estratègica europea i d'obligat compliment pels estats, el que li ha passat és que ha acumulat anys i anys d'endarreriments i que acumula una llarga llista on podríem posar pràcticament tots els ministres de Transports que han tingut els diferents governs, anunciant dates d'acabament de l'obra del Corredor mediterrani i totes elles incompletes.

S'han construït, a més a més, trams inconnexos entre ells que han impedit totalment que una part de la inversió generi activitat i que puguin generar trànsits, que és precisament un dels objectius de la Unió Europea i era un dels motius pel qual la Unió Europea posava molts recursos per finançar aquesta infraestructura. I per què ha passat? Perquè els diversos governs no l'han prioritzat, ni els uns ni els altres. No han prioritzat els recursos per al corredor mediterrani i han deixat que s'allargui eternament aquesta infraestructura. El corredor terrestre de transport de mercaderies més important de l'Estat, que té el 50% de les mercaderies terrestres, que connecta el 50% de la producció industrial i el 40% del PIB, que connecta els principals ports de la Mediterrània amb la xarxa europea, malda encara per connectar-se.

I d'això en són principals responsables tots els governs, el PP i el PSOE, perquè han centralitzat la inversió, com deia, no, no han prioritzat. I sinó, com s'explica que estiguin invertint grans quantitats de recursos, senyor ministre, ara, ara —el govern anterior també—, en corredors amb 33000 tones de mercaderies diàries entre trens i camions i tinguin un corredor de 390000 tones diàries de mercaderies fet una piltrafa, com és per exemple el cas de Roda de Berà? Com pot ser que estiguin invertint més recursos a l'interior? Per exemple, el corredor que connecta Algesires amb Madrid i Saragossa, on hi ha molta menys demanda i cap port?

Com pot ser que incloguin nous ramals i nous eixos de la xarxa europea, en aquest cas secundària, sense haver finalitzat la xarxa bàsica, que és la principal i és l'estratègica? Com pot ser que estiguin invertint en un estudi informatiu en el corredor central, que està exclòs de la xarxa bàsica des de fa molts anys i que no té tampoc interès per França? Que tinguin obres estratègiques, els corredors de la xarxa bàsica, inacabats i en comencin de nous i reparteixin la inversió fins a aconseguir ser el darrer país de la Unió Europea en transport de mercaderies per ferrocarril? Moltes felicitats, per cert!

Fins i tot les inversions europees han estat centralitzades pels diferents governs espanyols. Les inversions de valor estratègic europeu han estat centralitzades pels diferents governs espanyols. No han estat prioritzades i sempre, per cert, han perjudicat a Catalunya. Bé, tot això pensem nosaltres que s'ha d'acabar. Nosaltres no podem compartir això de cap manera. L'eix Barcelona-Tarragona és el tercer *hub* logístic d'Europa, després de la zona del Ruhr i de Milà. Nosaltres no podem donar suport a un govern que continuï desatenent la realitat econòmica dels territoris i els criteris d'eficiència europeus.

Catalunya és la gran perjudicada, segurament. Però per cert, i això també va pels senyors del PP que tantes vegades parlen de defensar els interessos del País Valencià, Catalunya és la més damnificada i

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 36

també el País Valencià i també Múrcia, i també Andalusia, i també els ports del puertos del Estado i també la indústria, i també el conjunt de l'economia.

Encara hi ha un altre motiu de pes per censurar aquesta política d'infraestructures i exigir un canvi radical. El corredor de mercaderies que s'està fent en aquests moments utilitza un model antiquat. El projecte europeu preveia un corredor per a mercaderies i un corredor per a passatgers, segregat. Aquí encara estem arrossegant un model antiquat, que s'ha consolidat, que és el model del tercer fil. El tercer fil fa que les mercaderies i els passatgers comparteixin la mateixa via. Això, en les vies que estan congestionades, és la garantia absoluta de tenir un mal servei de transport de rodalies i de regionals.

Aquesta solució transitòria, que s'ha convertit en permanent, és una hipoteca per al futur, també del transport de passatgers. Per tant, aquest model del tercer fil, que té una capacitat limitada, perquè precisament comparteix aquesta xarxa amb els passatgers, que a més a més, té un munt de colls d'ampolla, especialment a les zones que estan més congestionades, amb major trànsit ferroviari, que comparteix, com dic, una xarxa d'ample ibèric que és antiga i mal mantinguda, és una condemna per al bon transport de mercaderies per ferrocarril i és també una condemna pels passatgers. Cal separar aquests dos trànsits.

La manca de resposta eficient al desenvolupament del transport ferroviari, per tant, genera tota una sèrie de conflictivitats de present i de futur. I això caldrà resoldre-ho, senyor ministre. Per a nosaltres, no és compatible afirmar que una llei de mobilitat sostenible és un eix estratègic del govern i seguir invertint amb tant poca eficiència en infraestructures que descarbonitzen i descongestionen d'una forma massiva. Per a nosaltres no és compatible afirmar que fer una llei de mobilitat sostenible és un eix estratègic d'un país i alhora condemnar els serveis de rodalies a compartir la via amb les mercaderies i, per tant, condemnar-les a un nivell d'incidències i un mal servei durant molts i molts anys.

Gràcies.

Gracias, señora presidenta.

Por eso la interpelación se titula «Sobre un corredor mediterráneo de alta capacidad, eficiente, conectado, digitalizado y separado de los servicios de rodalies».

Diré cosas que ya se saben, pero que nos permitirán hacer un análisis de dónde están y de los retos que tenemos y de por qué nosotros pretendemos con esta interpelación, y sobre todo la moción posterior, cambiar las cosas, provocar un cambio de paradigma de una vez por todas. Voy a hablar de dónde vamos y de dónde venimos. Venimos de atrasos, mala planificación, incumplimientos y, por lo tanto, de corregir errores, y de qué criterios creemos que hay que abordar en las infraestructuras estratégicas y, en general, en lo que se refiere a la inversión en infraestructuras. No hablaré demasiado de la historia, pero algunos antecedentes son necesarios.

Miren, en el año 1996 se tomaba la decisión del Parlamento y del Consejo Europeo sobre las directivas comunitarias para el desarrollo de una red transeuropea de transporte. La decisión recogía catorce proyectos considerados prioritarios por el Consejo Europeo y proponía como calendario para su ejecución el año 2010. Posteriormente, la Comisión Europea propuso una revisión de las orientaciones en abril de 2004 y se dio luz verde a treinta proyectos de la Red Transeuropea de Transporte, con un escenario de finalización para el año 2020. Es, básicamente, el dibujo de lo que es hoy la red básica europea, la Red Transeuropea de Transporte.

El primer hito histórico que destacar es recordar que el señor Aznar, en aquel momento presidente de aquel Gobierno, del Gobierno español, impuso a la Unión Europea solo el corredor central. Intentó imponer a la Unión Europea solo el corredor central del Pirineo como único corredor de conexión entre la península ibérica y la red europea. Europa y el PP de aquel momento marginaron descaradamente el corredor mediterráneo y el corredor atlántico que pasaban por la costa conectando los principales puertos de la Península —casualmente vascos, catalanes, valencianos— y los principales centros industriales. ¿En qué estaba pensando el Gobierno del PP de aquel momento? ¿En Madrid solo, como siempre? ¿En aislar a Cataluña y al País Vasco? ¿O en realidad quería desconectar los puertos y, por lo tanto, la economía del ferrocarril europeo?

La Unión Europea enmendó radicalmente este posicionamiento del Gobierno español. Eliminó el corredor central de la red prioritaria, a pesar de las fortísimas presiones, e impuso los corredores mediterráneo y atlántico como dos de los nuevos corredores prioritarios de Europa, de la Unión Europea, y que serían los que tendrían acceso a la cofinanciación europea. ¿Alguien se pregunta en qué estaba pensando Europa para forzar esta decisión? ¿Quizás en responder a la demanda, a la eficiencia, quizás

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 37

en poner las infraestructuras al servicio de la economía? Enseguida lo veremos en palabras de la propia Comisión Europea.

Este episodio acaba en el año 2013 con la aprobación en el Parlamento Europeo de la Red Transeuropea de Transporte, el mapa de la red, dentro de este nuevo reglamento. La aprobación se hizo por 546 a favor, 104 en contra, 41 abstenciones, con el voto en contra de los diputados del Partido Popular español, exactamente igual, como han hecho estos diputados, incluso desmarcándose del Partido Popular Europeo, en abril de este año 2024. Señor ministro, supongo que esto lo conoce.

La historia se repite. Es un mapa ferroviario que no se aprueba como directiva, un tema importante, como recomendación a los Estados, sino que se aprobó como reglamento europeo, es decir, que es de obligado cumplimiento para los Estados. Cataluña consiguió una gran victoria europea. El diputado Ramon Tremosa, miembro de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, participó activamente en esto, junto con otros actores económicos y políticos. Pero también fue una gran victoria de la economía, de la logística, de la eficiencia en la gestión pública y de la competitividad. Y eso es así porque el nuevo reglamento europeo confirmó la metodología de trabajo de la Comisión Europea, basada principalmente en definir inversiones ferroviarias por criterios de creación de riqueza y de valor añadido para la economía europea. Este era el gran objetivo europeo que justificaba la decisión de incluir el corredor mediterráneo.

Cuando la Comisión Europea incluía el puerto de Barcelona, por poner un ejemplo, en la red europea, un puerto excluido de la propuesta española, Europa decía que estaba pensando en conectar un puerto europeo estratégico. Hasta aquí determinadas decisiones que se han tomado en Europa.

¿Qué criterios y qué rol han tenido distintos Gobiernos españoles, principalmente del Partido Popular? ¿Qué ha ido sucediendo después? A esta obra de importancia estratégica europea y de obligado cumplimiento para los Estados lo que le ha pasado es que ha acumulado años y años de atrasos y acumula una larga lista, donde podríamos poner prácticamente a todos los ministros de Transportes que han tenido los distintos Gobiernos anunciando fechas de finalización de la obra del corredor mediterráneo, y todas ellas incumplidas. Se han construido, además, tramos inconexos entre ellos que han impedido totalmente que una parte de la inversión genere actividad y que se puedan generar tránsitos, que es precisamente uno de los objetivos de la Unión Europea y los motivos por los cuales ponía muchos recursos para financiar esta infraestructura. ¿Por qué ha pasado esto? Porque los diversos Gobiernos no le han dado prioridad, ni unos ni otros; no han priorizado los recursos para el corredor mediterráneo y han dejado que se alargue eternamente esta infraestructura.

El corredor terrestre de transporte de mercancías más importante del mercado —que tiene el 50% de las mercancías terrestres, que conecta el 50% del producto industrial y el 40% del PIB y que conecta los principales puertos del Mediterráneo con la red europea— aún no se conecta, y los principales responsables son todos los Gobiernos del PP y PSOE, porque han centralizado la inversión; como decía, no han priorizado los recursos. Y si no, ¿cómo se explica que estén invirtiendo ahora grandes cantidades de recursos, señor ministro —el Gobierno anterior, también—, en corredores, con 33 000 toneladas de mercancías diarias entre trenes y camiones, y tengan un corredor de 390 000 toneladas diarias de mercancías hecho una piltrafa, como es, por ejemplo, el caso de Roda de Berà? ¿Cómo puede ser que estén invirtiendo más recursos en el interior, por ejemplo, en el corredor que conecta Algeciras con Madrid y Zaragoza, donde hay mucha menos demanda y ningún puerto? ¿Cómo puede ser que incluyan nuevos ejes y desviaciones de la red europea, en este caso secundaria, sin haber finalizado la red básica, que es la principal línea estratégica? ¿Cómo puede ser que estén invirtiendo en un estudio informativo del corredor central que está excluido de la red básica desde hace muchos años y que no tiene tampoco interés para Francia y tengan obras estratégicas, los corredores de la red básica, inacabadas y empiecen nuevas obras y repartan la inversión hasta conseguir ser el último país de la Unión Europea en transporte de mercancías por ferrocarril? Muchas felicidades. Incluso las inversiones europeas de valor estratégico se han centralizado por los distintos Gobiernos, no se han priorizado y siempre, por cierto, han perjudicado a Cataluña.

Creemos que todo esto se debe acabar. Nosotros no podemos compartir esto de ninguna manera. El eje Barcelona-Tarragona es el tercer hub logístico de Europa, después de la zona del Ruhr y de Milán. Nosotros no podemos apoyar a un Gobierno que continúa desatendiendo la realidad económica de los territorios y los criterios de eficiencia europeos. Cataluña es la gran perjudicada, también el país valenciano —esto también va para los señores del PP, que tantas veces hablan de defender los intereses del país valenciano—, también Murcia, también Andalucía, también Puertos del Estado, también la industria y también el conjunto de la economía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 38

Aún hay otro motivo de peso para censurar esta política de infraestructuras y exigir un cambio radical: el corredor de mercancías que se está haciendo en estos momentos utiliza un modelo anticuado. El proyecto europeo preveía un corredor para mercancías y uno para pasajeros, segregado. Aquí aún estamos arrastrando un modelo anticuado que se ha consolidado, y es el modelo del tercer hilo. El tercer hilo hace que las mercancías y los pasajeros compartan la misma vía. Esto, en las vías que están congestionadas, es la garantía absoluta de tener un mal servicio de transporte de rodalies, es decir, de cercanías y regionales. Esta solución transitoria que se ha convertido en permanente es una hipoteca para el futuro, también del transporte de pasajeros.

Por lo tanto, este modelo del tercer hilo, que tiene una capacidad limitada porque precisamente comparte esta red con los pasajeros y además tiene muchos cuellos de botella, sobre todo en las zonas que están más congestionadas, que tienen mayor tránsito ferroviario, y comparte —como decía— una red de anchura ibérica que es antigua y mal mantenida, es una condena para el buen transporte de mercancías por ferrocarril y también es una condena para los pasajeros. Hay que separar estos dos tránsitos. La falta de respuesta eficiente al desarrollo de transporte ferroviario, por lo tanto, genera una serie de conflictividades de presente y de futuro. Esto habrá que resolverlo, señor ministro.

Para nosotros no es compatible afirmar que una ley de movilidad sostenible es un eje estratégico del Gobierno y seguir invirtiendo con tan poca eficiencia en infraestructuras que descarbonizan y descongestionan de una forma masiva. Para nosotros no es compatible afirmar que hacer una ley de movilidad sostenible es un eje estratégico de un país y, al mismo tiempo, condenar a los servicios de rodalies a compartir las vías con las mercancías y, por lo tanto, condenarlos a un nivel de incidencias y a un mal servicio durante muchos y muchos años.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gràcies, senyor Gavin.

A continuación, tiene la palabra, en nombre del Gobierno, el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible por un tiempo de doce minutos. Cuando quiera.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Gavin, ha hecho usted una intervención en la que realiza dos afirmaciones que tengo que puntualizar. En primer lugar, en relación con el corredor mediterráneo, hace usted una comparación entre lo que han hecho los Gobiernos del Partido Socialista y del Partido Popular, y viene usted a concluir que han hecho más o menos lo mismo. Ustedes sabrán por qué están en esta estrategia de equiparar el Partido Popular con el Partido Socialista, pero en esto, señor Gavin, le voy a desmentir con datos. También ha manifestado usted su extrañeza por que invirtamos en algunos corredores de mercancías, como el Algeciras-Zaragoza, poco menos que diciendo que invertimos ahí y le restamos a Cataluña las inversiones que necesita. El otro día el alcalde de Sevilla decía que retrasábamos los pagos del metro de Sevilla para darle dinero a Barcelona. Fíjese que este discurso es de ida y vuelta. Ni él decía la verdad ni usted acaba de hacerlo en esta materia.

Vamos con los datos. Nadie puede negar que este Gobierno apuesta muy sólidamente por el corredor mediterráneo. Por eso, hace unos días anunciamos que desde junio de 2018 hasta septiembre de 2024 hemos superado los 7200 millones de euros de licitaciones del corredor a razón de más de 1200 millones de euros al año. Esa cantidad, señor Gavin, no tiene precedente en la historia del corredor. Rozamos ya los 5300 millones de euros en contratos adjudicados y más de 4000 millones de euros en obra adjudicada. Las cifras hablan por sí solas. Si quiere las comparamos con las que invirtió el Gobierno del Partido Popular en los seis años inmediatamente anteriores, y entonces llegaremos a la conclusión de que este Gobierno y el del Partido Popular, en relación con el corredor mediterráneo —como en casi todo—, no tienen absolutamente nada que ver. Puedo recordarle más cifras que demuestran los avances, como que el 80 % de todo el corredor ya está en obras o acabado. Es decir, no le quepa ninguna duda de que compartimos el interés por que el corredor sea una realidad cuanto antes y cumpla con todas las expectativas.

Centrándome de manera más detallada en el trazado del corredor mediterráneo en Cataluña, puedo decirle que al norte de Barcelona hasta la frontera francesa las actuaciones están finalizadas y en servicio. En este tramo estamos avanzando en las conexiones con el aeropuerto de Girona-Costa Brava; actuación para la que hemos obtenido la declaración de impacto ambiental a principios de octubre, aunque aún quedan algunos temas que revolver con los ayuntamientos antes de poder aprobar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 39

definitivamente el estudio. También avanzamos en la conexión de la terminal de La Llagosta en ancho estándar. En la ciudad de Barcelona se avanza en la nueva estación de La Sagrera, en la conexión con el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y se estudia el nuevo acceso al puerto, cuyos proyectos se encuentran ya en redacción. De hecho, esperamos que en pocos días se autorice en Consejo de Ministros el convenio para financiar el nuevo acceso viario y ferroviario al puerto de Barcelona, un proyecto que lleva muchos años gestándose, un proyecto de una enorme complejidad, pero que finalmente va a ver la luz.

En lo que respecta a la continuidad hacia la Comunidad Valenciana, estamos trabajando en la implementación del ancho estándar en el tramo Castellbisbal-Vilaseca, donde se están realizando importantes esfuerzos para compatibilizar las actuaciones de cambio de ancho con el importante tráfico actual de viajeros y mercancías, de manera que se minimicen las afecciones que pudieran producirse. La inversión total prevista es de más de 485 millones.

Entre Tarragona y Castellón también avanza el cambio de ancho de la línea; un desafío técnico sin precedentes, pues constituye el primer gran proyecto de conversión de ancho de vía de la red y se compatibiliza en lo posible con el servicio ferroviario. Los trabajos avanzan según la programación prevista en dos grandes fases. Una primera para adecuar al cambio de ancho las infraestructuras, electrificación, playa de vías de las estaciones y sistemas de señalización. Se han completado ya los trabajos de renovación de desvíos y adaptación de sistemas en las estaciones de Oropesa, Les Palmes, La Aldea, Ulldecona y L'Ametlla y se avanza para completar la sustitución de desvíos de las líneas de Torreblanca y Alcalá de Chivert.

En paralelo, trabajamos en la programación de los trabajos de la segunda fase, que consiste en el cambio de ancho propiamente dicho de la línea con el reposicionamiento del carril. También en Tarragona estamos avanzando con las actuaciones que mejorarán la conexión del corredor con el puerto de Tarragona y el aeropuerto de Reus. Todas estas conexiones están programadas y cuentan con presupuesto para ser ejecutadas, para lo que nos apoyamos en la financiación europea.

En definitiva, las múltiples actuaciones que tenemos en marcha en Cataluña demuestran el firme compromiso del Gobierno con el corredor mediterráneo. Le diría algo más: hacer más cosas y hacerlas compatibles con la prestación del servicio en este momento no es posible. Hacemos lo máximo que se puede hacer sin afectar el servicio de manera importante. Habría otra solución: podríamos hacer más cosas y suprimir el servicio. Hay Estados de la Unión Europea que lo están haciendo. Alemania ha optado por esa fórmula. Por ejemplo, hoy está cortada la línea Berlín-Hamburgo, está cortada una de las líneas más importantes con Frankfurt y están haciendo las obras mientras privan a pasajeros y mercancías de la utilización del servicio. Nosotros hemos querido compatibilizar el servicio con la realización de las obras, con todo lo negativo que eso tiene, porque es evidente que cuando se hacen obras y al mismo tiempo se presta el servicio se producen también afecciones del servicio que al final pagan los viajeros y pagan las mercancías, pero hemos optado por esa como la mejor opción.

En cuanto al corredor exclusivo de mercancías, que es el centro de su interpelación, quiero hacerle una reflexión que seguro que ya me han escuchado otras veces. Durante muchos años, en el desarrollo de la red se primaba la alta velocidad y se dejó de lado la red convencional. Así, las mercancías y las cercanías han sido el patito feo de las inversiones ferroviarias y —en esto también estamos de acuerdo— también las rodalies. Nuestra política es distinta, con una clara apuesta por la red convencional, y en materia de mercancías el compromiso es firme para ampliar la cuota modal del ferrocarril. Por ello, trabajamos con un amplio abanico de iniciativas para incrementar esta cuota de mercancías por ferrocarril, como puede ser la iniciativa Mercancías 30, que pasa por mejorar la capacidad de la infraestructura y los servicios y potenciar la intermodalidad, entre otras, o, sin ir más lejos, en el tramo internacional entre España y Francia, donde vamos a reducir con carácter permanente el canon para trenes de mercancías hasta un 90% a partir del 15 de diciembre. Así, los operadores que superen los 750 kilómetros de recorrido pagarán 59,62 euros frente a los casi 600 euros actuales. Pero, en esta ocasión, usted se centra en reclamar un corredor exclusivo para mercancías separado de otros tráfico, como por ejemplo del servicio de rodalies. Debo decirle que para lo que usted reclama llegamos bastantes años tarde. En el proyecto del corredor mediterráneo que se está ejecutando desde hace mucho tiempo no se contempla un corredor exclusivo para mercancías por la sencilla razón de que ni hace falta ni sería eficiente. Una nueva línea se diseña cuando no existe ninguna o cuando la que hay no tiene capacidad suficiente. En este caso, en el corredor mediterráneo hay un itinerario que tiene capacidad suficiente y que la tendrá durante mucho tiempo. Es cierto que durante estos años de obras de implantación del ancho estándar lógicamente la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 40

explotación se tendrá que ver afectada, y así está ocurriendo, por ejemplo, con el corte del túnel de Roda de Barà, en Tarragona. Pero como vamos viendo día a día, cuando las obras terminen se recuperarán los servicios y los tráficos aumentarán.

En este caso concreto del corredor mediterráneo en Cataluña puedo asegurarle que miramos más allá de las obras para la implantación del ancho estándar y que estamos tomando también todas las medidas necesarias para incrementar la capacidad en los tramos donde pueda hacer falta a futuro. De manera muy sintética puedo comentarle alguna de las actuaciones que tenemos en fase de planificación. Por ejemplo, entre Castellbisbal y Martorell, dentro del Plan de Rodalies, tenemos en marcha un estudio para incrementar la capacidad en este tramo con actuaciones sobre la infraestructura, más allá del material móvil asignado a esta línea. Así, en el apartado de infraestructuras estamos redactando conjuntamente un estudio informativo de la estación de Martorell y un estudio de alternativas de incremento de la capacidad entre Castellbisbal y Martorell, que avanzan en paralelo. Por otro lado, tenemos en marcha el estudio de la red arterial ferroviaria de Tarragona, pues somos conocedores de la problemática de las mercancías a su paso por la línea de costa. Además, el análisis no se queda ahí, sino que abarca un escenario más extenso, como el eje del corredor mediterráneo desde Castellón y la conexión con la línea de alta velocidad Madrid-Tarragona-Barcelona; también las demás líneas convencionales de viajeros y mercancías, por ejemplo, desde Zaragoza hasta Reus; las líneas Reus-Tarragona; la antigua línea Reus-Roda de Barà, en servicio hasta el entorno de Constantí; la línea de Tarragona-Sant Vicenç de Calders; la línea Plana-Picamoixons-San Vicenç de Calders, y la línea Salou-Port Aventura-Tarragona, incluyendo las conexiones con el puerto de Tarragona.

En último lugar, con independencia de las soluciones que resulten del anterior estudio, también tenemos en marcha desde mayo del año pasado la redacción del estudio informativo del nuevo ramal de Picamoixons, que permitirá dirigir por el interior los tráficos de mercancías de manera más eficiente, facilitando la fluidez de los movimientos y evitando maniobras complejas en las estaciones del recorrido.

En definitiva, señor Gavin, queda clara nuestra apuesta por el corredor mediterráneo, en particular por la parte que discurre por Cataluña, y seguiremos impulsando todas las medidas necesarias para mejorar la movilidad de personas y de mercancías, sin descartar las ampliaciones de capacidad que sean necesarias en el medio y en el largo plazo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra el señor Gavin i Valls por un tiempo de cinco minutos.

El señor **GAVIN I VALLS**: Senyor ministre, és bastant típic, suposo que és inevitable, però un punt incòmode que una part de les respostes del govern siguin: «No, sí, sí, sí. Sí, tot va bé, perquè miri, fem això, fem això, fem això, fem això». Fem això, fem això, però estem a l'any 2024 i l'únic port que està connectat és el port de Barcelona, amb una connexió provisional. El títol de la interpel·lació, que no sé si se l'ha llegit, és «per un corredor mediterrani d'alta capacitat, eficient, connectat». Això no ho tenim, no ho tenim i ho tenim a anys vista.

Escolti, jo he participat en la solució de la connexió del Port de Barcelona. La connexió definitiva del Port de Barcelona no la tindrem fins d'aquí 7 o 8 anys, com a mínim, si tot va bé. Per tant, no em vingui a dir: «És que nosaltres sí que fem més coses que el PP». Home, d'acord, però no esperi que l'aplaudeixi, perquè, és clar, no és un mèrit molt gran. Es fan més coses, però estem on estem.

I sí que he dit una cosa de les que jo, d'aquests reptes que jo li he plantejat, que a la que m'hi referiré perquè crec que sí que és important. Miri, d'entrada, el Llibre Blanc de la Comissió Europea marca com a objectiu substituir el tren l'any 2030 en un 30 % del transport per carretera en distàncies de més de 300 quilòmetres i arribar al 50 % l'any 2050. Nosaltres estem a anys llum d'això.

El Pla d'impuls per al transport ferroviari de mercaderies d'Espanya del 2010 tenia com a objectiu arribar al 10 % del tràfic l'any 2020. Tampoc. Aquests objectius estan molt lluny d'assolir-se, però molt lluny. I si continuem amb el mateix paradigma i em referiré a una expressió que vostè ha utilitzat, no en sortirem, ministre, no en sortirem. Sabem que costarà anys i que és difícil, però no en sortirem.

Hem de sortir del paradigma del tercer fil i de que estem fent el que estem fent perquè estem fent el que es va fer. Cal una segona plataforma, sí senyor, on una d'elles sigui prioritària per les mercaderies. I cal que es prenguin decisions ara, perquè vostè sap com jo o més que jo, que perquè passi alguna cosa en una infraestructura ferroviària necessita cinc o sis o set anys abans. Ens hem d'adelantar. D'aquí a cinc o sis anys, senyor ministre, quan comencin a tenir acabades algunes connexions la Seat, la Ford, els ports

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 41

de Castelló, de València, de Tarragona, de Barcelona, hi haurà un augment molt important de trànsit ferroviari de mercaderies, si és que volem complir aquest objectiu de la descarbonització. I no hi arribarem amb el que tenim i amb anar acabant el que tenim.

Miri, la UE, la Unió Europea acaba d'aprovar definitivament i ha publicat al Diari Oficial la revisió de la xarxa transeuropea i es marca com a objectius tenir una xarxa de transport fiable, sense fissures i de qualitat, que garanteixi una connectivitat sostenible a tot Europa, sense interrupcions físiques, colls d'ampolla i amb els enllaços necessaris.

Nosaltres li presentem una moció al proper ple que espero que se la miri amb interès, perquè efectivament, vostè mateix, que d'alguna manera ens ha donat la raó perquè diu: «No, no, escolti, si precisament hi ha afectacions, perquè fem obres». És clar, com fan obres a la mateixa via, afecten les mercaderies i afecten els passatgers. Miri, nosaltres li proposarem que hem de sortir d'aquest paradigma. Estem fent el tercer fil? Sí. I s'haurà d'acabar, sí, però s'haurà de prioritzar diferent.

I hem de començar a planificar el corredor de mercaderies segregat. Sí, ho hem de fer. I hem de començar, efectivament, només pels trams que tinguin una elevada demanda o una elevada conflictivitat. Naturalment que sí. No li estic demanant que el fem tot sencer de dalt a baix, perquè no tindria sentit, no?

Li proposarem a la moció que a més a més, s'implementin criteris de prioritització que tinguin a veure amb el cost benefici, cost benefici econòmic, social, territorial. Que tinguin a veure amb criteris d'eficiència. És clar que sí, i per això li proposarem que es faci per trams. Però hem de sortir de la visió del tercer fil definitivament.

I per això també li proposarem, per exemple, aquest tram que li he dit que és un dels trams més congestionats de tota la xarxa, el de Tarragona, doncs que es faci definitivament i de forma urgent l'alternativa de les mercaderies per l'interior. És clar que sí. O per exemple, que es posi l'ample internacional a Portbou, però no només per capacitat. No només. És que si algun dia passa alguna cosa al túnel del Pertús és que tallarem —perdó—la xarxa europea. Que algú s'ho posi al cap d'una vegada, és que és la xarxa europea.

És que si volem fer trens nocturns, senyor ministre, compaginar els trens de mercaderies més lents i pesats amb trens de passatgers més ràpids i més lleugers és una alta ineficiència. I és que si volem promoure més trens de mercaderies i trens nocturns i més trens de passatgers, hem de buscar alternatives de resiliència a aquest model.

Per tant, sí, senyor ministre, encara esteu, encara estem, el govern espanyol encara està en la visió del tercer fil, però cal canviar el paradigma, aplicar-ho amb eficiència i aplicar-ho amb intel·ligència, lògicament, i amb uns recursos limitats, òbviament, però, cal passar de paradigma. Pensar amb el corredor dedicat, que és el model europeu i executar-ho amb eficiència i amb racionalitat. Sinó, ho repeteixo, serà el fracàs de les mercaderies i serà el fracàs de les rodalies per 20 anys més com a mínim.

Señor ministro, es bastante típico —supongo que es inevitable, pero un poco incómodo— que parte de las respuestas del Gobierno sean: sí sí, todo va bien, hacemos esto, hacemos aquello, lo de más allá... Hacemos esto, hacemos aquello, pero estamos en el año 2024 y el único puerto que está conectado es el puerto de Barcelona con una conexión provisional. El título de la interpelación, que no sé si se lo ha leído, es por un corredor mediterráneo de alta capacidad, eficiente, conectado. Eso no lo tenemos y lo tenemos a años vista. Pero yo he participado en la solución de la conexión del puerto de Barcelona. La conexión definitiva del puerto de Barcelona no la tendremos hasta dentro de siete u ocho años como mínimo, si todo va bien. Por tanto, no me venga a decir: nosotros sí que hacemos más cosas que el PP. Hombre, muy bien, de acuerdo, pero no espere que le aplauda, porque está claro, no es un mérito muy grande. Se hacen más cosas, pero estamos donde estamos.

Le digo una cosa de estos retos que yo le he planteado, a los que luego me referiré, porque sí creo que es importante. El Libro Blanco de la Comisión Europea, de entrada, marca como objetivo sustituir en el año 2030 en un 30% el transporte por carretera en distancias de más de 300 kilómetros por el tren y llegar al 50% en el año 2050. Estamos a años luz de esto. El Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España tenía como objetivo llegar al 10% del tráfico en el año 2020. Tampoco. Estos objetivos están muy lejos de conseguirse, pero muy lejos, y si continuamos con el mismo paradigma —y me referiré a una expresión que usted ha utilizado—, no lo conseguiremos, señor ministro; no lo conseguiremos. Sabemos que costará años y que es difícil, pero no lo conseguiremos. Tenemos que salir del paradigma del tercer hilo y de lo que estamos haciendo, porque estamos haciendo lo que se hizo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 42

Necesitamos una segunda plataforma, sí, donde una de ellas sea prioritaria para las mercancías, y se tienen que tomar decisiones, porque usted sabe igual que yo o más que yo que para que pase algo en una infraestructura ferroviaria a lo mejor se necesitan cinco, seis o siete años. Tenemos que adelantarnos de aquí a cinco o seis años, cuando empiecen a tener acabadas algunas conexiones la Seat, la Ford, los puertos de Castellón, de Valencia, de Tarragona y de Barcelona. Habrá un aumento muy importante de tráfico ferroviario de mercancías si queremos cumplir el objetivo de la descarbonización, y no llegaremos con lo que tenemos y si no vamos terminando lo que tenemos.

La Unión Europea acaba de aprobar definitivamente y ha publicado en el Diario Oficial la revisión de la red transeuropea y se marca como objetivos tener una red de transportes sin fisuras, de calidad y que garantice una conectividad sostenible en toda Europa, sin interrupciones físicas, sin cuellos de botella y con los enlaces necesarios. Nosotros le presentamos una moción al propio plan que espero que la mire con interés, porque efectivamente usted mismo de alguna forma nos ha dado la razón al decir: Escúcheme, si precisamente hay afectaciones porque llevamos a cabo obras. Claro, como llevan a cabo obras en la misma vía, esto afecta a las mercancías y también afecta a los pasajeros. Nosotros le propondremos la necesidad de salir de este paradigma. Estamos siguiendo el tercer hilo, sí, y se tendrá que terminar, sí; pero se tendrá que priorizar de manera distinta. Y tenemos que empezar a planificar el corredor de mercancías segregado, sí, lo tenemos que hacer, y tenemos que comenzar no solamente por los tramos que tengan una demanda elevada, una conflictividad elevada, claro que sí, esto lo estamos haciendo todo de arriba abajo, porque si no, no tendría sentido.

Le propondremos en la moción que además se implementen criterios de priorización que tengan que ver con el coste-beneficio económico, territorial, social, que tengan que ver con criterios de eficiencia. ¡Claro que sí! Por esto le propondremos que se haga por tramos, pero tenemos que salir de la visión del tercer hilo definitivamente.

También le propondremos, por ejemplo, que este tramo que le he dicho que es uno de los tramos más congestionados de toda la red, el de Tarragona, se haga definitivamente y de forma urgente con la alternativa de las mercancías por el interior; o, por ejemplo, que se ponga el ancho internacional en Portbou, pero no solamente por capacidad, no solamente por esto. Si en algún momento pasa algo, tendremos un problema con el corte de la red europea. Claro que sí podemos tener problemas. Si queremos tener trenes nocturnos, señor ministro, compaginar los trenes de mercancías, más lentos y pesados, con trenes de pasajeros, más rápidos y más ligeros, es de una alta ineficiencia. Si queremos promover más trenes de mercancías y trenes nocturnos y más trenes de pasajeros, tenemos que buscar alternativas de resiliencia con este modelo.

Por tanto, sí, señor ministro, todavía estamos y están en la visión del tercer hilo, pero tenemos que cambiar el paradigma, tenemos que aplicarlo con eficiencia y tenemos que aplicarlo con inteligencia, lógicamente, y con recursos limitados, ¡claro que sí!, pero es necesario cambiar el paradigma. Tenemos que pensar en el corredor dedicado, que es el modelo europeo, y tenemos que ejecutarlo con eficiencia y con racionalidad. Si no, repito, será el fracaso de las mercancías y será el fracaso de las cercanías, de rodalies, durante veinte años más como mínimo.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Gavin.

Para concluir el debate, tiene la palabra el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Gracias, señora presidenta.

Señor Gavin, me hablaba usted del proyecto de los accesos del puerto de Barcelona y de la tardanza en desarrollar ese proyecto. Yo llevo diez meses y le aseguro que en este tiempo se ha avanzado mucho, usted lo sabe. Hace bien poco visité el puerto de Barcelona y me encontré con una dosis de consenso y de satisfacción muy grande con la salida que le hemos dado a los accesos. Usted sabe que el tiempo que se ha tardado no es solo por lo que hayamos perdido en tramitaciones, etcétera, sino por la propia complejidad que tiene ese proyecto, un proyecto que tiene que salvar un río, que tiene que salvar una vía de gran capacidad e ingeniárselas para entrar en el puerto con la capacidad suficiente. Creo que, al final, la solución a la que se ha llegado es muy positiva, por lo menos felicitémonos por alguna de las cosas que todos estamos de acuerdo en que han salido bien.

Habla usted de la decisión de la Unión Europea de que haya una red interconectada, sin interrupciones, a lo largo de todo el territorio de la Unión, y todos estamos de acuerdo. Ahora, señor Gavin, sea usted consciente de que el mayor problema para que vaya a haber esa red interconectada no va a ser España

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 43

ni va a ser el corredor mediterráneo: el problema está en Francia, señor Gavin, no en España. Tendremos terminado el corredor mediterráneo y veremos cuál es la respuesta que da el Estado francés en relación con esa exigencia de la Unión Europea; exigencia que, por cierto, tengo la sensación desde que estoy en el Gobierno de que solo vale para España, como la liberalización ferroviaria, pero luego en otros sitios, por la razón que sea, manejan otras velocidades, otros plazos. España, desde luego, no es el país que esté siendo un problema para esa interconexión ferroviaria.

En cuanto al tercer hilo y ese corredor de mercancías segregado, hay algunas cosas que yo creo que es necesario poner sobre la mesa y sobre las que tener algún mínimo consenso. Es verdad que en un mundo ideal las mercancías y las personas viajaríamos por redes separadas y todas nuestras infraestructuras estarían rozando el máximo de capacidad, con un sistema eficiente al máximo, y además se construirían con un chasquido de los dedos y sin oposición del territorio; pero esa no es la realidad. Por eso, como esa no es la realidad, se decidió en su momento que lo óptimo para conectar con ancho internacional los principales nodos logísticos del corredor de Cataluña era implantar un tercer carril entre el nudo de Vilaseca y Castellbisbal. ¿Fue una buena decisión o una mala decisión? Lo que le puedo decir es que, gracias a esa decisión, hoy el corredor es una realidad en Cataluña y que, en la parte que no lo es, pronto lo será. El corredor en Cataluña está completado desde Barcelona hasta la frontera francesa y estamos llevándolo al siguiente nivel, con la intermodal de La Llagosta en construcción y con los accesos al port. De Barcelona hasta Vilaseca está prácticamente concluido gracias al tercer carril y desde Vandellòs a Castellón estamos avanzando en el cambio de ancho.

Le hago una pregunta: ¿usted qué preferiría en este momento, tener hoy una conectividad garantizada gracias al tercer carril o no tener todavía corredor porque prefiere tener una plataforma separada para mercancías? Claro, estoy seguro de que firmo su respuesta: usted lo quiere todo y lo quiere ya, ¿no? Pero, siendo honestos y realistas, esto no es posible. Sí es verdad que los agentes económicos catalanes, con los que usted tiene buena relación, prefieren tener ya el corredor funcionando porque entienden el coste de oportunidad de mantener posturas maximalistas a largo plazo. ¿Que tiene sus pros y sus contras el tercer carril? Sí. El pro es que hoy es una realidad y, donde no lo es, lo será en un plazo muy razonable. ¿Los contras que puede tener el tercer carril? Los tiene, pero pueden ser males menores si introducimos medidas mitigadoras como las integraciones urbanas o trabajar en el impacto acústico que tienen en los territorios —donde nos dejan, que este es un punto que merece una discusión, desde luego—, en particular en la zona de Tarragona, donde estamos trabajando en un nuevo corredor por el interior para sacar las mercancías de la costa y evitar los núcleos urbanos.

Trabajamos de la mano de los ayuntamientos y de los agentes sociales y económicos como, por ejemplo, la Asociación Empresarial Química de Tarragona o las plataformas de vecinos. Dígame qué harían ustedes diferente, porque estamos abiertos al diálogo y a la mejora. Díganos qué habrían hecho ustedes diferente cuando se planificó lo que se está construyendo hoy o qué opinaban entonces.

Usted sabe bien que la planificación de infraestructuras requiere de unos debates que superan los ciclos electorales; pues bien, ayúdenos a hacer pedagogía. Me habla usted de una moción, perfecto, vamos a estudiarla, porque esa es la postura responsable. Ver las cosas desde la posición del agravio puede ser rentable desde el punto de vista político, no se lo discuto, pero no me parece que sea la posición más responsable.

El tercer carril es la solución que nos dimos todos en su momento. Le hago otra pregunta. Si no se hubiera optado por el tercer carril y se hubiera optado por la plataforma separada, ¿nos hubieran ayudado ustedes a convencer a los ayuntamientos que se niegan a aceptar ese trazado? Estoy pensando, por ejemplo, en la zona de El Penedès y en sus viñedos. ¿Nos ayudarían ustedes a convencer a los bodegueros de El Penedès que pasemos por sus fincas una línea de ferrocarril de mercancías segregado?

En fin, creo que es importante que reclamemos y reivindicemos, pero que también tengamos en cuenta las realidades en las que se va avanzando de manera tangible y, por supuesto, tenemos la mano tendida para mejorar en lo que sea posible y escuchar cuantas aportaciones quieran ustedes realizar en relación con esa o con cualquiera otra materia relacionada con las infraestructuras.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 44

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX, A LA VICEPRESIDENTA SEGUNDA DEL GOBIERNO Y MINISTRA DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL SOBRE LAS MEDIDAS QUE VA A ADOPTAR EL GOBIERNO PARA GARANTIZAR A LOS ESPAÑOLES TRABAJOS ESTABLES Y DE CALIDAD. (Número de expediente 172/000064)

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos ahora a la interpelación urgente que presenta el Grupo Parlamentario VOX a la vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Trabajo y Economía Social, sobre las medidas que va a adoptar el Gobierno para garantizar a los españoles trabajos estables y de calidad.

Para su defensa, tiene la palabra el señor García Gomis por un tiempo de doce minutos. Cuando quiera. **(Aplausos)**.

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

Señorías, españoles, el Gobierno y la ministra nos quieren hacer creer que vivimos bajo el manto de una realidad que algunos intentan ignorar o embellecer. Es palpable en cada esquina de nuestro país que la ministra ha perdido el pulso y la realidad de la calle, de los barrios obreros y más humildes y de nuestros cada vez más endeble cinturones industriales.

Estamos aquí para discutir la situación laboral en España, una situación que no solo nos afecta económicamente, sino que refleja un deterioro social, educativo y cultural que no podemos pasar por alto, y hay que ponerle freno y soluciones.

Ministra, es un insulto a la inteligencia que usted trate a los españoles como tontos, que hable como si fuese oposición cuando hace años que tiene responsabilidades de Gobierno y muchas de las políticas que han contribuido a esta situación, cada vez más desesperante para las familias españolas, son políticas que usted ha apoyado y promulgado. Usted es culpable, no víctima; las víctimas son los españoles, que sufren día a día mientras ustedes viven de espaldas a la realidad. **(Aplausos)**.

La situación laboral en España es hoy más que nunca un espejo de sus políticas, de sus prioridades y, lamentablemente, de sus fallas. Hablamos de un mercado laboral donde la precariedad ha dejado de ser la excepción para convertirse en la norma. Los datos no mienten: miles de trabajadores viven en la incertidumbre, con unos contratos que no permiten planificación alguna para su futuro. La reforma laboral, tan cacareada por muchos como una solución, ha resultado ser un parche más que una cura, manteniendo alta la temporalidad por el temor de los empleadores a un despido caro y dejando a los trabajadores en un limbo constante. Es una reforma que no ayuda ni convence a ninguna de las partes, ni a trabajadores ni a empleadores, y aquí es donde entran las mentiras y falsedades.

El Gobierno, en su afán por pintar un cuadro optimista, ha manipulado y tergiversado realidades y presentando logros donde solo hay desolación, y se nos ha dicho que estamos en una recuperación. ¿Dónde está esa recuperación cuando el cierre de empresas no solo se mantiene, sino que ha aumentado en comparación con años anteriores, incluso con aquellos marcados por la pandemia? Estas cifras, si bien no son públicamente reconocidas, se susurran en los corrillos y se lamentan en las mesas de los hogares españoles. Las empresas españolas se enfrentan a un océano de problemas que van más allá de la mera competencia global; una competencia que arrastra a nuestras empresas a la deslocalización, que golpea el corazón mismo de nuestra economía y de nuestra sociedad, y golpea aún más duro el corazón de las familias españolas. Empresas que un día fueron pilares de nuestras comunidades, ahora buscan tierras donde la mano de obra sea más barata, las regulaciones más laxas y los beneficios a corto plazo más jugosos. Cada fábrica que cierra, cada servicio que se traslada significa no solo números en una fría estadística, sino vidas alteradas, sueños truncados y una incertidumbre que se extiende como la nada sobre nuestros barrios y pueblos. **(Aplausos)**.

Las regiones que dependen de ciertas industrias ven cómo su tejido económico se deshilacha. La deslocalización puede llevar a la decadencia de comunidades enteras donde el cierre de una empresa no es solo una cuestión empresarial, es una catástrofe social. La burocracia, la presión fiscal y la falta de apoyo real para la innovación y la digitalización han convertido a España en un terreno árido para el emprendimiento. Los cierres de empresas —un fenómeno que se ha acelerado— no solo reflejan la capacidad de adaptarse a un mercado en constante cambio, sino también la falta de una política económica coherente que apoye y no obstaculice. **(Aplausos)**.

Hablemos ahora, ministra, de los barrios obreros y más humildes de España. Estos no solo están sufriendo una degradación física con infraestructuras desatendidas y servicios insuficientes, sino que están siendo despojados de su esencia. La gentrificación, la falta de viviendas dignas y una política social

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 45

que parece haberlos olvidado están transformando estos barrios en sombras de lo que fueron. La comunidad, el sentimiento de pertenencia se diluye cuando la gente ve cómo su entorno se degrada, cómo las oportunidades laborales se evaporan, cómo la juventud, con sueños y ambiciones, debe emigrar en busca de un futuro que en su país parece inalcanzable. Es aquí donde debemos preguntar: ¿dónde está la verdad de las narrativas oficiales? ¿Dónde está el apoyo real para las empresas y los trabajadores que no solo son el motor de nuestra economía, sino que son la espina dorsal de nuestra sociedad? La degradación de nuestros barrios obreros no es solo una cuestión estética o de urbanismo, es el reflejo de una política que ha fallado en priorizar el bienestar de la seguridad y el futuro de su gente.

Señorías, la solución no es simple pero sí clara: necesitamos una política laboral que incentive la contratación indefinida, que proteja al trabajador sin ahogar al empleador; necesitamos una Administración que facilite y no obstaculice, que apoye la innovación, que entienda que el éxito de las empresas es el éxito de nuestra nación. Y para los barrios obreros necesitamos inversión no solo en infraestructuras, sino en oportunidades: educación, seguridad, cultura y espacios donde la comunidad pueda reencontrarse, reconocerse y sentirse parte de este proyecto común que es España. **(Aplausos)**.

Este discurso no solo es una crítica, ministra, es un llamamiento a la acción, a despertar de la letanía de las falsas promesas y de las políticas fallidas; a construir un futuro donde el trabajo sea fuente de dignidad, donde las empresas puedan florecer y donde cada barrio y cada ciudad refleje un país que valora a todos sus ciudadanos por igual.

Señorías, vivimos tiempos difíciles bajo la sombra de una España que clama por soluciones que den respuesta a los padecimientos que azotan a nuestro pueblo: la subida despiadada de los precios de la cesta de la compra, la crisis de la vivienda, el desempleo juvenil, la tasa de paro general y la creciente pobreza infantil. España, señoras y señores, está enferma de un mal que no es nuevo, pero que se agrava con cada legislatura que promete y no cumple; está enferma de políticos que dijeron que venían a servir, pero en realidad vinieron a servirse. No es de recibo que la cesta de la compra, aquel conjunto de bienes esenciales que debería ser accesible para cualquier familia, se haya convertido en un lujo. ¿Cómo es posible que en una tierra tan rica, en una nación con tanta historia el ciudadano de a pie tenga que elegir entre llenar su nevera o pagar la factura de la luz? Luego, señora ministra, está el drama de la vivienda, usted que venía a salvarla. Nuestros jóvenes, la savia de nuestra España eterna, ven sus sueños de dependencia y estabilidad postergados *sine die* porque los precios del alquiler y de la compra de vivienda se han disparado, convirtiendo el derecho a la vivienda digna en una quimera inalcanzable. ¿Dónde están las políticas que protegen al español y le ofrecen un techo para forjar su futuro?

El paro juvenil es un cáncer que roe las entrañas de nuestra sociedad y de nuestra juventud, señora ministra, y refleja el fracaso de un sistema que no ha sabido o no ha querido integrar a sus jóvenes en el mercado laboral. Cada joven sin empleo, ministra, es una promesa rota, un potencial desperdiciado, una luz que se apaga en el firmamento de nuestras posibilidades. **(Aplausos)**. Pero si el desempleo juvenil es un drama, la tasa de desempleo general es una tragedia que afecta a familias enteras. Familias que en su lucha por la subsistencia ven cómo la dignidad se les escapa de las manos, cómo la desesperación se instala en sus hogares. Ministra, ¿qué hemos hecho para merecer este abandono?, ¿qué hemos hecho más que trabajar y contribuir a la sociedad para que ustedes nos den ahora la espalda? Y en este escenario de desolación, ministra, la pobreza infantil se alza como el más cruel de los espejos de su Gobierno, reflejando la imagen de una sociedad que deja atrás a sus más vulnerables: niños que crecen sin lo básico, niños para los que la palabra futuro está desprovista de esperanza. ¿Es este el legado que van a dejar ustedes con su Gobierno?

Señorías, no podemos seguir con políticas que miran hacia otro lado, que se contentan con parches cuando lo que se necesita es una reforma profunda y estructural. No es solo economía, es cuestión de justicia, de moral, de supervivencia, de nuestra identidad y de nuestros valores. Necesitamos un plan integral que ataque de raíz estos males: primero, una reforma fiscal que alivie la carga sobre las familias y las pequeñas y medianas empresas, incentivando el consumo y la creación de empleo; segundo, una política de vivienda que no solo prometa, sino que garantice viviendas asequibles, ya sea mediante la liberalización de suelo o la construcción de vivienda social; tercero, una revolución educativa de formación profesional que vincule directamente a nuestros jóvenes con las necesidades del mercado laboral, dotándole de herramientas para competir y triunfar. Y no podemos olvidar la lucha contra la pobreza infantil: es imperativo el incremento sustancial de las ayudas directas a las familias, así como el programa de alimentación y educación, que aseguren que ningún niño en España pasa necesidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 46

Compatriotas, estamos en un punto de inflexión, la historia nos juzgará por la capacidad de respuesta que tengamos ante estos desafíos. No se trata de derechas o de izquierdas, se trata de los españoles y de España, de salvar a nuestra patria y sus familias de la decadencia y de devolverles su dignidad y su fuerza; se trata de sentido común, se trata de poner el bienestar y el futuro de las familias españolas como nuestra máxima prioridad para que este Parlamento no se ha recordado como el lugar donde se discutieron problemas, sino donde se tomaron decisiones valientes y efectivas. Seamos la generación que, frente a la adversidad, decidió luchar por cada español, por cada familia, por cada niño, porque, al fin y al cabo, de eso se trata la política, ministra, no de servirse sino de venir a servir, de venir a proteger a los más débiles y, sobre todo, de garantizar un futuro a nuestras familias y a nuestra nación.

Muchas gracias. **(Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario VOX, puestos en pie).**

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

A continuación, tiene la palabra, en nombre del Gobierno, la vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo y Economía Social. Cuando quiera.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA Y MINISTRA DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL** (Díaz Pérez): Señoría, gracias por su interpelación, pero creo que el mundo distópico que usted intentó narrar tiene bastante más que ver con un pasado. Ese pasado se llama Partido Popular, gobernaba Mariano Rajoy y ustedes todavía estaban dentro del Partido Popular **(aplausos)**; ese pasado que hacía que España tuviera 6 200 000 parados y paradas; ese pasado que hablaba de un salario mínimo, señoría, con suerte, cuando llegué yo, de 735 euros al mes; ese pasado que tenía que ver con congelar las pensiones en nuestro país —dirán ustedes, revalorizarlas al 0,25 %—; ese pasado que tiene que ver con la pobreza y con unos viernes de Dolores, que ustedes aplaudían con fuerza. Ese mundo distópico, señoría, por suerte, no existe hoy y, aunque ustedes están afanados en convertir nuestro país en la desesperanza, yo les digo que así no es, que hay esperanza y que el Gobierno de España está cambiando la realidad de nuestro país, a pesar de ustedes. **(Aplausos).**

Señorías, yo les digo algo claro: esos barrios de gente humilde y trabajadora de la que usted habla, visítelos, y dígales la verdad. Dígale usted a esa gente humilde —que los conocemos muy bien y no tocamos de oído, señoría— cuál es el programa real, el oculto, el que quitaron de la página web de VOX. Dígale usted a la gente trabajadora de este país, señoría —tanto que la menciona—, qué es lo que quieren hacer con ellos y con ellas. Vamos a hablar también de fiscalidad y de vivienda. Dígales que en la página 56 de su programa dicen que lo que quieren hacer ustedes con el despido, ¿sabe qué es? Abaratarlo todavía más, incumpliendo la legislación internacional en Europa. **(Aplausos).**

Dígales que en la página 57 de su programa quieren eliminar —fíjese, tanto que se habla de justicia— la tutela judicial en los despidos colectivos. Como si fuera poco lo que ya tenemos en relación con los despidos colectivos, ustedes quieren desproteger completamente a los trabajadores y trabajadoras en nuestro país. Dígales también que en las páginas 52 y 57 quieren acabar con un derecho constitucional. Yo ya sé que ustedes en su programa están fuera del marco europeo; ya lo sé. Ya sé que están financiados, presuntamente, por Hungría y por Irán; ya lo sabemos. De esto también habrá que hablar. Dígalo también. Pero, fíjese, estar en contra de la Constitución y de la negociación colectiva, como señalan en las páginas 52 y 57 de su programa, es bastante grave, porque el modelo que usted defiende, señoría, es el de que los trabajadores y las trabajadoras de este país no tengan representación colectiva y tengan que pactar individualmente, como si el empresario y el trabajador tuvieran idéntica posición de parte. **(Aplausos).** Y, como sabemos, esto no es así.

Dígales, también, señorías, que ustedes están fuera del marco constitucional. ¿Usted conoce el artículo 28 de la Constitución española, señoría? ¿Sabe lo que dice? ¿Respetan ustedes la voluntad del constituyente español?, ¿el derecho de huelga? Pues su programa dice que hay que restringir el derecho de huelga en nuestro país. Pero sigamos. Dígales usted a los trabajadores y trabajadoras de nuestro país que quieren restringir la protección por desempleo en España. Le invito, señoría, a que vaya a un barrio de esos humildes y le diga a un trabajador o a una trabajadora, a una jornalera o a un jornalero, a cualquier trabajador de este país que está percibiendo el subsidio por desempleo, que usted votó en contra, que tiene que seguir viviendo con absoluta falta de respeto. ¿Se puede vivir, señoría, con 590 euros al mes? Ustedes han votado en contra y hemos subido ese subsidio 90 euros al mes.

O, sígo, por ejemplo, en la página 45 —esto es ironía, permítame que ejerza un poco de gallega—, un modelo de prosperidad. Hay poca gente que en España defienda un modelo privado de pensiones, sobre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 47

todo después de Pinochet, y ustedes, sin rubor, en la página 45 de ese programa oculto hablan de privatizar el sistema público de pensiones. Yo ya sé que ustedes miran a Milei y a Pinochet, pero cuéntenles a esa gente trabajadora lo que ustedes quieren hacer con ellos y con ellas. ¿Saben ustedes por qué no gobiernan? Sencillamente por esto, porque los españoles y las españolas los conocen bien. No solo eso, es que van a permanecer mucho tiempo en la oposición.

Fíjense, su modelo programático, efectivamente, es el de Milei. Es un modelo, señorías, que ha disparado la pobreza en Argentina en un 53%, veinticinco millones de personas pobres. Acaban de aprobar una contrarreforma laboral que ha —se lo voy a decir en galego— esnaquizado los derechos laborales en Argentina. Yo, desde aquí, les mando todo el apoyo a los trabajadores y trabajadoras argentinas. **(Aplausos)**. También trabajamos para que ellos y ellas tengan derechos. Pero, fíjese, una reforma laboral que lamina el despido y, como ustedes sueñan y desean, sin indemnización y, además, como ustedes defienden en su programa, efectivamente, lo que quiere es laminar el derecho de huelga. ¿Sabe cuál es su modelo, señoría, el del señor Abascal y el suyo? Es el modelo, efectivamente, de ser muy duros con los de abajo y con las de abajo, y ser absolutamente serviciales con los de arriba, porque este modelo laboral a quien beneficia, sin lugar a duda, es a quien más puede hoy en nuestro país, y nosotros, señorías, estamos cambiando la realidad en nuestro país y lo vamos a seguir haciendo.

Señorías, en breves meses vamos a volver a subir el salario mínimo interprofesional. Les voy a dar una buena noticia a los trabajadores y trabajadoras de nuestro país: vamos a seguir subiendo el salario mínimo interprofesional, y espero que ustedes, por una vez, no se coloquen en contra. **(Aplausos)**.

Habla de una realidad distópica, señoría, la del Partido Popular, la de la reforma laboral del Partido Popular, —señorías, y hay sindicalistas hoy aquí que son diputados y diputadas—, que causó dos huelgas generales, pero que nos llevó a unos niveles de desprotección absoluta, aquella que permitió que el señor Guindos fuera a Europa a decir que sí, que iban a causar mucho dolor y que esa reforma iba a ser muy efectiva. Ese es su modelo. Usted en aquella estaba en el Partido Popular. Pero lejos de ese modelo, hoy, señorías los datos son contundentes. Y los datos no son contundentes para mí o para el Gobierno de España, los datos están validados por organismos tan poco sospechosos de apoyar al Gobierno de España, como el Fondo Monetario Internacional, como la OCDE o como la propia Comisión Europea. Le voy a refrescar los datos. Por la mañana, el señor Matute nos preguntaba sobre esto. Fíjese, año 2015, señoría, 15 millones de asalariados y asalariadas. Hoy, y como español debería sentirse orgulloso, tenemos más de dieciocho millones de personas asalariadas en nuestro país y, fíjese, señoría, tenemos 21,6 millones de personas ocupadas en España. ¿Se siente orgulloso, señoría, de ser español? Yo, sí; y el Gobierno de España, a pesar de ustedes, vamos a seguir trabajando para mejorar las condiciones de vida de la gente trabajadora de este país. Si se aplicara su programa, el oculto, acabarían con ellos.

Pero fíjese, señoría, tenemos la tasa de paro más baja de nuestro país. Queda muchísimo por hacer, claro que queda, y nos vamos a dejar la piel para conseguir avanzar en esta materia. Pero, señoría, fíjese, en materia de temporalidad, esto que usted llama parches, lo que parecía imposible es que hoy España esté por debajo de la tasa de temporalidad privada del conjunto de la Unión Europea, el 12,3%, señorías. Llegamos a reducir la temporalidad de las mujeres. Ya sé que ustedes tienen problemas con el feminismo y con las mujeres de nuestro país, que somos el futuro de España, pero hoy tenemos más de diez millones de mujeres trabajadoras en nuestro país. ¿Le parece a usted que vamos en mala dirección, señoría? ¿Está usted de acuerdo con las políticas que estamos defendiendo también para la igualdad retributiva en nuestro país? ¿Está usted de acuerdo con los derechos que hemos defendido, y espero que ustedes compartan, para las personas LGTBI, en el conjunto de la empresa española? ¿Está usted de acuerdo, señoría, con que por fin tengamos cifras del mercado laboral que nos asemejen un poco a países mucho más decentes?

Desde luego, nosotros vamos a seguir trabajando por el bien de nuestro país, pero sus tesis son malas. Fíjese, ya me ha hecho esta interpelación en una ocasión. Es idéntica, con un matiz: que usted ahora incorpora que garanticemos la estabilidad solo de quienes sean españoles y españolas. Este es el matiz de esta interpelación, y yo voy a ser contundente. Tenemos tres millones de personas migrantes en España que trabajan con derechos, son el 13,6% de la población asalariada de nuestro país, y nos sentimos muy muy orgullosas de estar defendiendo con plenitud de derechos a esta gente trabajadora de nuestro país. **(Aplausos)**. Le digo más, señoría, el Gobierno de España, el Ministerio de Trabajo, se siente muy orgulloso —y es de lo más emocionante que vamos a hacer— de que esas más de 500 000 personas que están hoy en España, y sobre las que se ha suscitado una ILP en esta Cámara, por fin sean regularizadas y gocen de derechos. Espero verlos votando a ustedes **(aplausos)**, porque son españoles y españolas como nosotros, son como toda la gente que se ha ido fuera de España cuando lo necesitaba.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 48

Señorías, ya que estamos hoy hablando del plan Meloni y de campos de deportación, le decimos que en esta vicepresidencia claramente nos situamos en contra y vamos a defender un modelo basado en los derechos fundamentales, en la legalidad internacional y en los derechos humanos. **(Aplausos)**. Ahí nos vamos a ver, señoría. Ese es el modelo oculto y ya le decimos aquí que estamos en contra del plan Meloni. Por tanto, señoría, el mundo distópico es el suyo, es el suyo: el país del sufrimiento, los viernes de Dolores, aquella ministra que decía que sí, que había que elegir entre la precariedad o el paro. Lo vuelvo a decir señoría: quien afirma eso siendo ministra tiene que dimitir; tiene que dimitir. Frente a eso, nosotros seguimos ganando derechos. Por una vez, señoría, colóquense con el sentir de su pueblo. Han votado en contra de algo clave, que era la derogación del artículo 52 d), es decir, que no vaya a trabajar la gente trabajadora cuando está enferma, que nos colocáramos fuera de la legalidad internacional, que es una vulneración flagrante de derechos humanos. **(Aplausos)**. Ustedes querían que la gente trabajadora fuera a trabajar enferma. Han votado en contra de la reforma laboral, señoría, han votado en contra de los ERTE, han votado en contra de todo lo que le hace bien a este país, de todo lo que les hace bien a las empresas, que tanto mencionan y tanto alaban, y de todo lo que le hace bien a la gente trabajadora de nuestro país.

Hablando de impuestos, su modelo es el que han practicado en el Reino Unido. Me he leído con muchísima atención su programa y provocaría un agujero fiscal de 28 000 millones de euros. Ustedes lo que quieren con ese programa fiscal es seguir beneficiando a los ricos; son esos regalos fiscales de la señora Ayuso: una rebaja de 6 000 millones de euros para que los de arriba no paguen impuestos y para laminar la educación pública, la sanidad pública, las pensiones públicas y la dependencia en nuestro país. **(Aplausos)**. Efectivamente, ustedes no van a gobernar y sí, vamos a trabajar para tener unos presupuestos en los que el impuesto a la banca y el impuesto a las energéticas, señoría, con su voto en contra, sean permanentes en nuestro país. Vamos a seguir trabajando para que el impuesto de solidaridad no solamente tribute y grave las rentas de más de 3 millones de euros, sino para que lo bajemos a 1 millón de euros. Vamos a hacer que las rentas de sucesiones, igual que las rentas de solidaridad de las grandes fortunas, también paguen impuestos, porque lo que se hereda en este país, ¿sabe lo que es, señoría? La pobreza. Y como queremos combatir la desigualdad, vamos a seguir luchando para tener una negociación presupuestaria y que sus amigos que hoy no pagan impuestos por fin los paguen. También, señoría, vamos a hacer algo importante: que la sanidad pública siga mejorando, y para eso la sanidad privada, que está exenta de IVA, pague IVA, igual que la educación privada pague IVA, señoría **(aplausos)**, esa escuela segregadora que ustedes defienden. Por tanto, sí, vamos a hablar de fiscalidad, señoría, pero de un mandato constitucional. Artículo 31 de la Constitución: Quién más tiene más paga. ¿Comparte usted que una peluquería, un autónomo, un pequeño empresario tribute al 17,5% mientras las grandes corporaciones lo hacen solo al 3,2%? Hablemos de esto, señoría. Yo sé muy bien de qué lado estoy: del de la mayoría social de mi país. Ustedes ya sabemos muy bien de qué lado están: de las amnistías fiscales, de los regalos fiscales a los ricos, y sí, es un programa contra la gente trabajadora de nuestro país y contra el bienestar de España. **(Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, puestos en pie)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora vicepresidenta.

Tiene ahora la palabra el señor García Gomis, por un tiempo de cinco minutos.

Cuando quiera. **(Aplausos)**.

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

Señora ministra, cambie usted de fuente de información, tanto que le gusta pedir a los periodistas que nos investiguen... Nunca he estado en el Partido Popular. Pero si le gusta hablar del pasado, ministra, hablemos de su paso por el Partido Comunista y su apoyo a Chávez, a Maduro y a las narcodictaduras **(aplausos)**, regímenes asesinos, totalitarios, de una ideología que asesinó a más de 120 millones de personas. **(El señor vicepresidente, Rodríguez Gómez de Celis, ocupa la Presidencia)**. Mi mayor error, señora Yolanda, fue militar en el Partido Socialista, su socio de Gobierno.

No somos de encuestas, pero si mira usted las encuestas, la mitad de aplaudidores que tiene ahí desaparecerían *ipso facto*. Se ha puesto a hablar de Argentina, de Chile, de Italia, de todos lados menos de España, porque no le interesa hablar de España porque sabe cómo está la realidad. ¿Pero usted se piensa que puede mentir a las personas que están sufriendo el día a día, que la están viendo desde ahí arriba? **(Señala la tribuna de invitados)**. Porque no pueden hablar ni pueden abuchearla, pero ellos están sufriendo la realidad. Mire la cantidad de jóvenes que hay ahí **(señala la tribuna de invitados)**, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 49

saben que no se van a poder emancipar, que saben que por mucho que estudien no podrán realizar sus sueños porque este país les está negando eso, señora ministra, y se lo está negando usted. Usted es responsable de robarle el futuro a nuestros jóvenes. **(Aplausos)**.

Me vuelve a salir con la clase obrera, a darme elecciones. Señora ministra, que usted no me puede dar a mí lecciones de clase obrera, que me he levantado a las tres de la mañana, que he cobrado un salario basura, que he sufrido las tropelías de unos y de otros. **(Señala los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y del Grupo Parlamentario Socialista, alternativamente)**. Usted dice que puede pisar la calle, ¡pero, ministra, si donde va no la pueden recibir luego! ¿Sabe dónde la reciben? En Zara, la empresa que tanto criticaba, los oligopolios, los grandes explotadores, ahí la reciben a usted ahora. **(Aplausos)**. ¿Quién cambia de parecer?, ¿quién tiene que revisar un poco sus ideologías, señora ministra?

Ha dicho una cosa, y yo creo que le ha vuelto a pasar lo mismo que la semana pasada: Tenemos la tasa de paro más baja de nuestro país. ¿Usted se escucha? Si quiere que hablemos de tasa de paro, hablemos de tasa de paro. Hoy me ha sorprendido, hoy no ha venido con datos, datos y datos como la otra vez, ha cambiado también el discurso, no soy el único que lo ha hecho. Usted lo que quiere realmente, antes de entrar en los datos, es romper la desigualdad, ¿sabe cómo? Para abajo, porque quiere a todas las familias españolas arruinadas y pobres, nos quieren a todos sumidos en la auténtica miseria. **(Aplausos)**. Hoy no ha entrado en datos. Le doy datos. Fuente, Eurostat: paro, 11,3 %, casi el doble de la media de la Unión Europea. Paro juvenil, 24,7 %, casi el doble de la Unión Europea. Fuente, *El Mundo*: La renta de los hogares españoles estancada desde 2007. Fuente, *El País*: La pérdida de poder adquisitivo, es patente; la cesta de la compra se revaloriza casi 14 puntos. Y este mismo periódico, que será también fango, titula: España entre los países que más poder adquisitivo pierden respecto al precio de los alimentos. Según la OCDE, que también la ha citado usted, somos el tercer país con mayor brecha en este sentido. ¿Qué me está vendiendo usted, señora ministra? ¿De qué futuro habla, de qué soluciones habla, qué realidad de la clase obrera me quiere usted vender? **(Aplausos)**. Además, según el Consejo Económico y Social, hay casi 13 millones de personas, ministra, casi 13 millones de personas en riesgo de pobreza o exclusión social, el 26,5 % de la población española. Hay 400 000 personas más en exclusión social que hace un año, casi diez millones de personas viven en España con menos de 916 euros. Como digo, la fuente es el Consejo Económico y Social. ¿No quiere usted datos? Yo le doy datos. La mitad de los hogares españoles, el 48,7 %, tiene dificultades para llegar a final de mes, y la ministra sacando pecho. Uno de cada tres menores de 12 años sufre pobreza severa. **(Aplausos)**. Ustedes son, señora ministra, la mayor estafa para la democracia que ha existido nunca. Me pregunta si yo me siento patriota. Claro que amo a mi país, lo que no amo es a este Gobierno que lo está llevando a la ruina y está arruinando a mis vecinos, a mis amigos, a las familias españolas.

En mi primera intervención le he hablado de la revolución de la educación laboral, que es muy importante. Hace falta una auténtica revolución laboral con una mentalidad que vuelva a dignificar el empleo manual que tanto desprecia la izquierda pija y progre. Es imprescindible que lo dignifique y que reconozca su contribución. Son empleos y oficios más importantes para nosotros que tanto intelectual de pacotilla que luego lo que hace solamente es aplaudir y loar al poder, porque usted, señora ministra, ahora forma parte de la casta y del poder. **(Aplausos)**. Ustedes miran por encima del hombro a las clases obreras. Desconocen los trabajos industriales, desconocen los trabajos manuales, desconocen la realidad que sufren día a día.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Debe ir finalizando, por favor.

El señor **GARCÍA GOMIS**: Sí, voy terminando. Es que la señora ministra se ha pasado dos minutos y pico, pero ya sabemos cómo actúa usted, señor presidente. **(Aplausos)**. Antes he sido muy correcto con el tiempo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Continúe, por favor. Continúe y finalice.

El señor **GARCÍA GOMIS**: Termino, señor presidente, ya que no nos dejan hablar aquí y visto cómo funciona...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): He dicho que continúe y finalice.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 50

El señor **GARCÍA GOMIS**: Vale.

Señora ministra, la realidad que padecen las familias españolas la ve a través de un móvil, a través de un coche oficial y a través de alguna de las ventanas del piso de más de 400 metros cuadrados que le pagamos todos los españoles. Si yo le pregunto cuánto paga usted de alquiler por su piso me va a decir que nada, porque ese dinero sale de los españoles. Mientras tanto, los jóvenes se tienen que marchar fuera, mucha gente tiene que hacer el *coliving* que tanto fomentaron ustedes y tienen que sufrir las tropelías de su Gobierno.

Señores, señorías, señora ministra, usted es una *[estafadora]*¹ (**protestas.— Un señor diputado: ¡Y tú un sinvergüenza!**) y pronto acabará donde tiene que estar: fuera de este Parlamento.

Muchas gracias. (**Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario VOX, puestos en pie**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

Para concluir el debate tiene la palabra, en nombre del Gobierno, la señora vicepresidenta segunda y ministra de Trabajo y Economía Social.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA Y MINISTRA DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL** (Díaz Pérez): Señoría, a pesar de discrepar absolutamente de usted, jamás me va a escuchar insultarle. (**Aplausos**). Entiendo que cuando me insulta es porque no tiene ningún argumento de fondo. Pero, en fin, ha quedado usted completamente retratado. Jamás le insultaré. Usted ha quedado retratado.

Señoría, le pediría que venga a mi comarca —acaba de llegar el señor Tellado— y, fíjese, le pido que venga conmigo y le diga a la cara a uno de esos jóvenes de los que usted habla, que viven del subsidio mínimo, que ha votado en contra de mejorar su subsidio 90 euros al mes. (**Aplausos**). Venga conmigo a Ferrol, señoría. Venga a Ferrol o a Cádiz y dígales a los trabajadores y a las trabajadoras que efectivamente viven de ese subsidio que usted ha votado en contra; yo le acompaño. Deje de jugar con la gente trabajadora de este país, deje de jugar con la gente trabajadora de este país.

Señoría, cuando el Partido Popular gobernaba y había 6 200 000 parados en España y una tasa de paro juvenil del 56 %, ¿falseaban los datos? Cuando ustedes gobernaban en Castilla y León, antes del paripé que han hecho, y tenían un consejero de Empleo en Castilla y León que salió diciendo literalmente: se alcanzó un mínimo histórico de paro y el segundo dato más alto de afiliación en un mes de mayo con récord histórico en Valladolid, ¿mentían ustedes o mentía el Gobierno de España? ¿Quién mentía, señoría? ¿Los datos solo son reales cuando ustedes estaban en los Gobiernos? ¿Está usted diciendo aquí que los funcionarios y las funcionarias públicos de todas las comunidades autónomas de nuestro país falsifican datos? ¿Lo está diciendo, señoría? ¿Está diciendo usted también que los trabajadores y trabajadoras públicos del Servicio Público de Empleo manipulan los datos? ¿O está usted intentando decir que yo estoy cometiendo un delito? Yo me tomo esta interpelación con seriedad, a pesar de quienes son ustedes, por respeto a esta Cámara, porque soy una demócrata y porque los datos hablan por sí solos. Conozco muy bien personalmente y con datos la realidad de la gente trabajadora de este país.

Hablaba usted de una empresa. Venga conmigo a cualquier tienda del comercio español y dígame usted a esas trabajadoras —y le hablo en femenino— qué opina VOX sobre la reducción de la jornada laboral. Dígaselo, aunque ya le voy a contestar yo. Las trabajadoras del comercio de España también quieren ver reducida su jornada laboral y espero que ustedes voten a favor de esta. (**Aplausos**). Venga conmigo a cualquier comercio de España y verá la música de lo que quieren los trabajadores y trabajadoras de nuestro país. ¿Sabe lo que quieren? Seguir ganando derechos, porque si algo les ha transmitido el Gobierno de España en la pasada legislatura y en esta es que frente a la desesperanza hay esperanza, que se puede cambiar la vida de la gente y lo estamos haciendo, señoría. Hoy les decimos alto y claro que a pesar de ustedes van a seguir ganando derechos, a pesar de que ustedes sigan votando en contra, como probablemente harán a pesar de que sus votantes, los de VOX, también quieren que se reduzca la jornada laboral. Fíjese, ustedes, que forman parte de la internacional del odio, lo que odian sobre todas las cosas, ¿sabe qué es? Que volvamos a subir el salario mínimo, que hoy tengamos unas pensiones públicas que se han incrementado un 37 % y que por primera vez en España la pensión media supere los 1252 euros al mes. (**Aplausos**). Esto es lo que quiere nuestra gente. Lo que quiere nuestra gente es seguir ganando derechos. Ustedes quedan retratados por dos realidades: su odio y su programa contra los trabajadores y las trabajadoras de nuestro país. Frente a su odio y sus votos en contra, nuestra

1 Palabra retirada por la Presidencia de conformidad con el artículo 104.3 del Reglamento de la Cámara.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 51

esperanza y el mandato claro a la gente trabajadora de este país de que hay futuro, que es mejor España que todos ustedes y que la gente trabajadora de España va a seguir ganando derechos. Como he empezado le digo, señoría, que me acompañe a Ferrol o a Cádiz, que les mire a los ojos y les diga que usted ha votado en contra de todo lo que ha mejorado la vida de la gente de este país. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señoría, debe ir terminando, por favor.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA Y MINISTRA DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL** (Díaz Pérez): Gracias. **(El señor Errejón Galván pide la palabra)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias. Señoría, dígame en concreto en virtud de qué artículo pide la palabra.

El señor **ERREJÓN GALVÁN**: En función del artículo 71.3, por alusiones que afectan a la dignidad del grupo parlamentario, en este caso a la presidenta de nuestro grupo parlamentario, quiero pedirle que se retire del *Diario de Sesiones* la alusión, el insulto de estafadora con el que intentan descalificar a la presidenta de nuestro grupo parlamentario.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muy bien. Se retirará del *Diario de Sesiones*. **(Aplausos)**.

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, AL MINISTRO DEL INTERIOR SOBRE LA IMPLICACIÓN DE SU MINISTERIO EN LOS MÚLTIPLES ESCÁNDALOS DE CORRUPCIÓN QUE CERCAN A SU GOBIERNO, AL PARTIDO SOCIALISTA Y AL ENTORNO DEL PRESIDENTE SÁNCHEZ. (Número de expediente 172/000065).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Interpelación urgente del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso al ministro del Interior, sobre la implicación de su ministerio en múltiples escándalos de corrupción que cercan a su Gobierno, al Partido Socialista y al entorno del presidente Sánchez.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Rojas García.

El señor **ROJAS GARCÍA**: Gracias, señor presidente, con su venia.

Señor ministro, ya sabe para qué está usted citado en esta interpelación, para explicar la implicación de su ministerio en los múltiples escándalos de corrupción que están asolando a su Gobierno. Tenemos un país sin presupuestos y un Gobierno asolado por la corrupción; un Gobierno que lleva a España a la ruina y que ya tendría que estar dimitido entero. Usted lleva desde el inicio de este Gobierno con una gestión, desde nuestro punto de vista, calamitosa. Se lo hemos dicho muchas veces, no solo nosotros, sino el resto del arco parlamentario. Pero ha acompañado al «1», ya sabe a quién me refiero, al señor Sánchez, desde el principio, y la corrupción se ha colado en su ministerio, señor Marlaska, y ha ido en autopista hacia Moncloa. Allí, en Moncloa, en el despacho del señor Sánchez, confluye todo, allí se junta todo: las conversaciones con el ministro de Transportes, las bolsas de dinero de Ferraz, los supuestos favores a su esposa, el rescate de Air Europa, el asunto de su hermano... Señoría, como usted comprenderá, respeto las actuaciones judiciales que sobre todo esto están en marcha, pero hay una responsabilidad política, y toda la responsabilidad política está en el señor Sánchez, en la zona cero, el punto central de todos estos casos, el que tiene que dar muchas explicaciones y aún no ha dado y, por supuesto, tiene que dar la cara ante los españoles. Usted también tiene que dar muchas explicaciones, señor Marlaska. Por eso está aquí; es su turno y tiene oportunidad de dar todas estas explicaciones y asumir su responsabilidad política. Si usted guarda silencio ante todos estos escándalos o pone el ventilador, como ha hecho esta mañana en la sesión de control, estará ya asumiendo su responsabilidad política, señor Marlaska, con ese silencio de quien calla otorga. **(Aplausos)**.

Los españoles recordamos cómo hace más de seis años llegaba usted al Gobierno con el señor Sánchez, con una moción de censura que pivotaba sobre una sentencia que no era firme y luego se corrigió; una moción que se hizo, supuestamente, para atajar la corrupción. Y la paradoja es que seis años después la corrupción de este Gobierno va a acabar con este Gobierno. Aquella moción de censura no fue una iniciativa para atajar la corrupción. Usted lo sabe y todo el mundo lo sabe, señor Marlaska. Aquello fue

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 52

una moción de censura para llegar al poder, sencillamente para eso. Y así lo tendrían que haber manifestado, diciéndoles la verdad a todos los españoles. Pero el Gobierno censor empezó con la mentira, y la mentira le ha acompañado a usted y a su Gobierno durante todo este trayecto de más de seis años; la mentira y la corrupción, por lo que estamos sabiendo. Acuérdesese de aquello de «no vamos a pactar con Bildu» o que no iban a dar la amnistía —lo recordaba esta mañana Manuel Cobo perfectamente—; mentiras del «1». Usted también ha mentido en esta Cámara, no una, sino varias veces. Usted se convierte en el «3», en el que retenía, en el que tapaba, como muy bien decía esta mañana nuestro portavoz. ¿Por qué mintió en el caso del viaje de la vicepresidenta del Gobierno de Maduro, la señora Delcy, a España? ¿Qué había en esas maletas, señor Marlaska? Tiene la oportunidad de decirlo ahora. ¿Se quedó alguna de esas maletas en España? ¿Fue alguna de esas maletas a parar a alguien que trabajaba desde el Partido Socialista o para el Partido Socialista? Seis años después del inicio de su Gobierno en España, señor Marlaska, vivimos una crisis institucional que no tiene precedentes en nuestra democracia.

Miren, nosotros respetamos las distintas opiniones. Seguramente, parte de su bancada, o usted, van a decir que España va muy bien. Ojalá fuera así. Pero, muy al contrario, lo cierto es que la mayoría de los españoles sabemos que la situación es muy delicada, no solo del Gobierno, sino de España y, por tanto, como lo es del Gobierno, también afecta a los españoles. No consideramos a este Gobierno un Gobierno fiable, lo vemos como un Gobierno asolado por la corrupción. Es un Gobierno que se ha instalado en la mentira. Es un Gobierno en crisis permanente o, mejor dicho, un Ejecutivo que provoca crisis permanentemente: crisis económicas, acaparando los ingresos por la inflación que castiga a los españoles y dando entrada a una corrupción que salpica hasta a once ministerios, señor Marlaska, y dos comunidades autónomas gestionadas por el Partido Socialista. ¡Ahí es nada! Asimismo, crisis institucional, enfrentando a las comunidades autónomas y quebrando el Título VIII de la Constitución; o como en la investidura, ofreciendo pactos. Se lo hemos dicho muchas veces, que es pura corrupción política, porque se sustentan en prebendas y rompen la igualdad de los españoles; pactos imposibles, pactos inadmisibles en democracia. Ese pacto ha traído la investidura del señor Sánchez. Más crisis institucional, con socios de gobierno insultando a los jueces. Qué pocas veces lo he visto a usted, señoría, defender a los jueces ante las críticas de sus aliados. ¡Qué pocas veces y qué pena me da! **(Aplausos)**. Mire, con un presidente del Gobierno diciendo: La Fiscalía ¿de quién depende? Pues eso, como decía nuestro portavoz esta mañana. Con un fiscal general del Estado imputado esta mañana ya en firme por el Tribunal Supremo. Señoría, artículo 124 de la Constitución de la Fiscalía General del Estado; principios claves: imparcialidad y el de legalidad. Señoría, ¿sabe lo que significa la imputación del fiscal general del Estado? Que los ciudadanos nos sentimos desnudos; que los ciudadanos no sabemos quién nos está protegiendo; que la fe que hemos dado en ese contrato social, que es la Constitución, nuestras normas, nuestros derechos, a quien nos tiene que proteger no nos protege. Y eso es gravísimo, esa sensación de inseguridad jurídica que nos afecta a todos, al derecho a nuestra intimidad, a todos los ciudadanos. Esa imputación es eso. Esa imputación es una losa en la credibilidad de la Fiscalía. Y si usted, aquí, en su intervención no habla de esto, señoría, usted estará una vez más traicionando los principios que ha prometido en la jura y promesa de la Constitución ante todos los españoles. **(Aplausos)**. Pero ¿qué podemos esperar de usted, que ha cesado ilegalmente a un coronel de la Guardia Civil y ha mentido reiteradamente en el Congreso? Aún puede rectificar, ojalá. Tenemos una crisis sin precedentes; una crisis política, con un Gobierno acorralado por los escándalos de corrupción, y van a salir más, señor Marlaska. Y ha vuelto a ocurrir la peor corrupción del Partido Socialista, señoría, y no se lo tome a broma. Mire, Juzgado Central de Instrucción número 2 de la Audiencia Nacional: Koldo García, delitos de organización criminal, blanqueo de capitales, cohecho, etcétera. Víctor de Aldama, delitos de organización criminal, blanqueo de capitales, cohecho y tráfico de influencias. ¡Y el señor presidente del Gobierno estaba despachando con este señor, con el señor De Aldama! ¡Tendrá que dar algunas explicaciones! ¡Tendrá que darlas usted, ahora, en su turno! Juzgado de Instrucción número 41 de Madrid: Begoña Gómez, delito de tráfico de influencias y de corrupción en el sector privado. Juzgado de Instrucción número 3 de Badajoz: David Sánchez Pérez-Castejón, delitos contra la Administración pública, la Hacienda pública, malversación, prevaricación y tráfico de influencias. ¡Señoría, tendrán que dar explicaciones! Que siga la justicia su curso. Respeto al procedimiento judicial. Eso jamás lo vamos a poner nosotros en solfa, como lo hacen ustedes. Derecho a la defensa, pero, señoría, responsabilidad política como una catedral de grande que tiene que tener el Partido Socialista y el Gobierno ahora, ¡ahora! La tiene que tener ahora, señoría. **(Aplausos)**.

Ha vuelto la peor corrupción del Partido Socialista. Recuerdo la de hace unos años con los ERE, donde se repartían bolsas de dinero a cargos socialistas, donde se daban contratos a dedo, donde se rescataban

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 53

empresas a dedo. ¿Les suena? Donde se daban subvenciones a bolígrafo en la servilleta de la barra de un bar; o donde se tenía dinero amasado en la casa de alguno para asar una vaca. Ahora vuelve la misma historia, las bolsas de dinero a la sede socialista, según el informe de la UCO. Esto no se lo inventa el Partido Popular. **(Protestas.—Varios señores diputados: ¡No, no!).** El tema se ha elevado aún más. Ahora hay lingotes de oro y todo tipo de pago y comisiones ilegales. Es necesario que, en vez de poner el ventilador o armar el griterío, que, con tranquilidad y mesura, señor Marlaska, dé explicaciones una por una sobre todos estos hechos. Tampoco le estamos pidiendo tanto, señoría. Estamos pidiendo lo que los ciudadanos españoles queremos, saber los tejemanejes de este Gobierno. ¿Va a investigar la corrupción en su ministerio, sí o no? ¿Por qué se repartían móviles opacos para una trama corrupta en su ministerio? ¿Sabía que el comandante Villalba estaba implicado en la trama cuando le dieron un puesto en la Embajada de Venezuela? ¿Es cierto que le pidió a usted, al señor Koldo o a alguien de su ministerio, tal y como dicen los informes de la Guardia Civil, que contrataran con la trama corrupta la compra de las mascarillas que nunca llegaban para el Ministerio del Interior durante la pandemia? ¿Cuándo conoció usted este hecho que ahora figura en la UCO, señoría? ¿Colaboró con la investigación judicial a través de una investigación interna o retrasó la colaboración de la justicia, como hizo con el caso Cuarteles hasta en tres ocasiones? ¿Simplemente escurrió el bulto o algo más grave, señor ministro? Se ha publicado que fuentes de la UCO han denunciado maniobras suyas, de usted, del ministro, para controlar el caso Koldo; que la autoridad judicial de la investigación solicitó hace semanas todas las grabaciones del caso Koldo y que su ministerio ha dado la orden de ralentizarlas. ¿Usted ha cuestionado o ha ralentizado esta investigación judicial? Por favor, dígalo en tribuna, porque si esto se demuestra, señoría, ya no estaríamos en la responsabilidad política, la habríamos traspasado para ir a la responsabilidad penal de su señoría. ¿Quién puso a su ministerio en contacto con la empresa del caso Koldo para que el Ministerio del Interior les contratase esas mascarillas? ¿Fue por orden suya o por orden de alguien cercano a usted? ¿Tiene usted trato habitual con el señor Koldo, parecido al de la señora Armengol, más cercano, más lejano? Es cierto que su ministerio ha reconocido haber borrado todos los *email* intercambiados con la empresa de Koldo. Esto me llama mucho la atención, señoría. ¿Quién dio la orden de este borrado de los correos cuando se estaba investigando? Alguien la dio en su ministerio, ¿fue usted? Porque esto es muy grave, señoría. ¿La dio usted cuando tuvo conocimiento de esas investigaciones judiciales y se borraron los correos del Ministerio del Interior en esa contratación con la trama de Koldo? ¿Esa es la manera de su ministerio de colaborar con la justicia —el Ministerio del Interior, el que nos tiene que proteger a todos—?, ¿borrando pruebas? Si el director general de la Guardia Civil dio el soplo a Koldo, ¿cuántas reuniones tuvo usted con el ex director general para despachar este asunto? ¿Avisó usted a miembros del Gobierno o a alguien de la trama que estas investigaciones se estaban produciendo? Señor Marlaska, el anterior director de la Guardia Civil le ha señalado en el informe de la UCO como la persona que dio el soplo a la trama corrupta y les pone sobre aviso de que les están investigando. Esto es de una gravedad extrema para la investigación judicial, porque está avisando a los delincuentes y pueden ocultar esas pruebas, pueden dificultar la acción de la justicia y se pueden librar de una condena. Otra vez este Gobierno, señoría, dando ventaja a los delincuentes. Primero, les deja que redacten las leyes y, luego, los avisa cuando están siendo investigados por la justicia por sus acciones criminales. **(Aplausos).** Esto es lo que estamos viendo los españoles. Señor Marlaska, ¿por qué se cambia al director de la Guardia Civil y se le lleva a la embajada de Washington? Cuando usted conoce que le dio el soplo a la trama corrupta, ¿fue este hecho el que motivó su cambio, señoría? ¿Fue el señor Sánchez el que se lo pidió a usted o se lo recomendó a él? ¿Qué hacía la esposa del presidente del Gobierno llamando a empresarios en las mismas fechas que sus empresas iban a ser rescatadas? ¿Cómo es posible que esto ocurriera y nadie advirtiera nada? Usted lo sabía, usted estaba informando de todo esto. ¿Dio alguna recomendación o acción para evitarlo, señoría?

Le demandamos explicaciones, le exigimos respuestas. Señoría, basta ya de balones fuera, basta ya de mentiras. A responder, ministro, a dar la cara, como decía Ortega, «a las cosas», a las respuestas que necesitamos ya todos los españoles.

Nada más y muchas gracias. **(Varios señores diputados: ¡Bravo!—Prolongados aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, puestos en pie).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

A continuación, tiene la palabra el nombre del Gobierno, el señor ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 54

Señor Rojas, me interpelan hoy por multitud de asuntos y cuestiones sobre las que este Gobierno y yo mismo como ministro del Interior hemos dado explicaciones no solo en los últimos días, sino en los últimos meses, y daremos las explicaciones que nos sean requeridas en todo momento. Lo que es difícil es contestar al cúmulo de falsedades que, señor Rojas, usted ha vertido hoy aquí. **(Aplausos)**. Lo que se puede pedir de un diputado y un representante de la sociedad española es que con conocimiento no falte a la verdad y no instrumentalice o utilice informes concretos de la Guardia Civil y que se convierta en juez y parte, porque ustedes —evidentemente, algo que es claro— no han dejado nunca trabajar ni a los tribunales, ni a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado cuándo se trata de investigar delitos de corrupción. **(Aplausos)**. Quizás esa sea la diferencia, una de las diferencias fundamentales y esenciales entre ustedes y yo. Por eso —y no es abrir el ventilador, aunque sé que les duele que se los recuerde—, no vengan aquí a pontificar quienes están en Gürtel, en Púnica, en Lezo, en Kitchen, en Palma Arena, en Bárcenas, en Fabra, en Fitur, Auditorio, Tándem, Erial, Guardería, Acuamed, Mercamadrid. Ayer, la condena del señor Zaplana. Hablaba usted de territorios, ¿me quiere hablar de la Comunidad Valenciana? Son treinta y ocho casos los actualmente pendientes. Ese es el historial que tiene el Partido Popular, así que, de pontificar, un poco menos. Menos aún decir las falsedades y las imputaciones de las que se sirve usted decir aquí en las Cortes. Seguro que muchas de esas no las dice públicamente ante un medio de comunicación, porque seguro que mañana podría tener usted una respuesta judicial de las personas indebidamente imputadas en esta tribuna por su parte. **(El señor Pérez López: ¡Está amenazando!—Aplausos)**. Un maremágnum de acusaciones que solo responden ya a su habitual política del fango, a los bulos y a la ausencia total de proyecto de país. Es cierto, se lo tengo que reconocer, que nadie se mueve tan bien como ustedes en el fango y en el bulo. A nosotros, por lo menos a mí me cuesta muchísimo seguirles en ese camino. Por ello, una vez más, voy a responderles hablándoles de lo que nosotros hacemos, de transparencia. La transparencia que practica este Gobierno, la tolerancia cero ante cualquier caso de corrupción y la colaboración desde que el presidente Sánchez asumió la Presidencia del Gobierno en 2018 con la Administración de Justicia. Una justicia que, por cierto, ustedes vuelven a desprestigiar hoy con sus aspavientos y, vuelvo a repetir, acusaciones sin fundamento.

Quiero expresar de nuevo mi repulsa absoluta clara y sin matices a todos los casos de corrupción y, evidentemente, al principal que motiva esta comparecencia. Lo he dicho siempre y lo repito hoy: no podemos tolerar en ningún contexto, pero menos aún en un contexto marcado por la pandemia del COVID-19, en el que tantos compatriotas sufrieron situaciones más que complicadas y en el que desgraciadamente sufrimos la muerte de muchos españoles y españolas, que hubiera personas que se aprovecharan para enriquecerse de forma ilícita. Cualquier caso de corrupción... **(El señor Hernando Fraile: Koldo)**. Mucha más hubo que se enriqueció y dejemos que los tribunales resuelvan. Más aún... **(El señor Hernando Fraile: Koldo)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Un momento, señor ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): No se preocupe, le recordaré algún caso más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Un momento, señor ministro.

Señor Hernando, tiene usted ya una llamada al orden en esta sesión. **(El señor Hernando Fraile: No me acoses, Alfonso)**. Señor Hernando, tiene usted una llamada al orden en esta sesión plenaria. Ya sabe usted las consecuencias que le conllevaría una segunda **(el señor Hernando Fraile: Me lo sé)** y, sobre todo, una tercera. Así que le pido que se contenga en el debate **(el señor Hernando Fraile: Lo hago siempre)** como habitualmente —y creo que en generalidad— hace el resto de sus compañeros. **(Rumores)**. Verdaderamente no todos lo hacen, pero al menos vea el ejemplo de la mayoría de sus compañeros en la contención cuando el interviniente está haciendo su intervención, así que le pido contención.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Cualquier caso de corrupción **(un señor diputado: Koldo)**, más aún el que viene de un servidor público, es un misil en la línea de flotación de cualquier democracia, y es por lo que debemos prevenirlo, combatirlo y denunciarlo sin excusas, cualquiera.

El estado de alarma decretado el 14 de marzo de 2020 respondía a las necesidades en las que nos encontrábamos. El Gobierno y todas las administraciones de nuestro país —autonómicas, locales, etcétera— intentamos dar lo mejor de nosotros mismos dentro de esa emergencia global y extraordinaria. Todos hicimos un enorme esfuerzo para responder de manera rápida y eficaz a un sinnúmero de situaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 55

de calamidad. Una vez más les explicaré que el Ministerio del Interior —lo repetiré las veces que sean necesarias— formalizó una serie de contratos perfectamente regulares con distintas empresas en un contexto de emergencia, siempre con el objetivo de resolver necesidades concretas para garantizar los servicios esenciales que prestamos a la ciudadanía y, muy importante, siempre dentro de la legalidad. Se lo diré de otra forma. Todas las contrataciones del Ministerio del Interior se tramitaron de forma perfectamente regular, con el fin de proteger a nuestros servidores públicos, siempre conforme a la Ley de Contratos del Sector Público, con la fiscalización de la intervención y la revisión del Tribunal de Cuentas, que no hizo ninguna referencia o alegación; contrataciones legales y procedimientos correctos que en ningún momento han sido cuestionados por la justicia.

Hablamos de un contexto, señorías, en el que había que dotar a los servidores públicos de equipos de protección individual y había que hacerlo de forma urgente. Fueron nuestros policías y nuestros guardias civiles los que siguieron velando por nuestra seguridad, en un marco cada día más complejo, y fueron nuestros funcionarios de instituciones penitenciarias quienes debían seguir manteniendo el correcto funcionamiento de los centros y la integridad de los internos, y todo ello en unos meses en los que apenas había oportunidades para disponer de elementos de protección, como mascarillas, test, gafas, etcétera. Si en este tiempo de enormes dificultades cualquier persona aprovechó esta situación para enriquecerse de forma ilícita, evidentemente debe ser investigada, juzgada y condenada con la mayor de las severidades, sea quien sea. **(Aplausos)**. Y es por ello que debemos dejar trabajar a la justicia, señor Rojas —y no se convierta en juez—, con respeto y seriedad, aunque quizás eso no va en su ADN ni en el de su partido.

Pero, señorías, se olvidan una vez más de la moción de censura que les desalojó a ustedes del poder y se olvidan de que este Gobierno nació para acabar con esa corrupción que su partido **(risas)**, el Partido Popular, había instalado en toda la estructura del Estado, también en el ministerio que dirijo. ¿O se han olvidado ya de la imputación del exministro del Interior del Partido Popular y del que fuera secretario de Estado por organizar una trama parapolicial para ocultar pruebas y tapar así su corrupción? **(Aplausos)**. Frente a eso y desde entonces nuestros principios han sido claros: primero, tolerancia cero con la corrupción, con cualquier tipo de corrupción, venga de donde venga y afecte a quien afecte —¿pueden ustedes decir lo mismo?—, y, segundo, total colaboración con la justicia para que se sepa la verdad y se puedan y se deban asumir las responsabilidades que correspondan. ¿Pueden decir ustedes lo mismo? Yo se lo voy a decir: No. **(Un señor diputado: Sí)**.

Hablan ustedes hoy de la llamada Operación Delorme, entre algunas de ellas, una causa judicializada ante la que tanto este Gobierno como el principal partido que lo sostiene han reaccionado en todo momento de forma inmediata y contundente, con una contundencia que en su momento incluso llegó a ser criticada desde algunas esferas. Y lo hemos hecho en todo momento colaborando con la justicia en todo lo que se nos ha demandado, porque no encontrarán en este Gobierno ningún disco duro destruido a martillazos ni tampoco ningún wasap donde se diga: «Luis, sé fuerte, resiste». **(Aplausos)**. Y porque nosotros sí confiamos en la justicia, señorías del PP, y colaboramos hasta que se sepa toda la verdad con ella. Es esa ejemplaridad la que en ningún momento hemos visto en su partido, en el Partido Popular, y ocasiones no le faltan, señoría. ¿Por qué no exigen esa misma respuesta a su partido ante el sinfín de casos que le afectan? Su condición de diputados y el aforamiento del que disfrutan no deberían ser excusa para convertir a esta Cámara, como han hecho, en su particular barra libre de bulos, mentiras, difamaciones e insultos, como le he dicho, señor Rojas, que usted no se atrevería a decir fuera de aquí.

Reflexionen sobre a dónde están llevando a este Parlamento, señorías, piensen en si su pataleta por no estar en el Gobierno después de las elecciones del 23 de julio del año pasado merece que el fango impregne todo aquello que ustedes tocan. Olvidan que representan ustedes el partido que más casos de corrupción acumula en la historia de nuestro país. **(Protestas)**. Olvidan que solo en la Comunidad de Madrid sus cargos acumulan más de cien años de prisión en condenas, y a ese respecto es muy difícil seguirles la pista, como también olvidan que fue su partido, el Partido Popular, el que sumió a nuestro país en una vergonzosa etapa de corrupción, que aún seguimos pagando, con más de una treintena de juicios pendientes; juicios de sus anteriores etapas de gobierno, a las que, sin duda, se sumarán las que ya se están acumulando hoy en día.

Señorías, hagamos una rápida radiografía de lo que ocurre en aquellas comunidades autónomas donde ustedes gobiernan. En Andalucía, señor Rojas, la justicia investigará si el Servicio Andaluz de Salud abusó de los contratos de emergencia, un presunto caso de malversación y prevaricación en adjudicaciones a dedo por valor de trescientos millones de euros. En Galicia, señor Tellado, el Parlamento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 56

abre una comisión de investigación para conocer la verdad sobre las concesiones millonarias, a dedo y troceadas, a la empresa dirigida por la hermana del señor Feijóo, quien tendrá que ir a comparecer. Y eso por no hablar de la Comunidad de Madrid, donde la vicepresidenta de la Asamblea y número 3 —esta sí, número 3— de Ayuso está imputada por delitos de corrupción y sigue en sus cargos, sin que la Dirección Nacional del Partido Popular haya movido un dedo (**aplausos**), aunque en sitios como la Comunidad de Madrid no sé si el señor Feijóo manda mucho, algo que no debería ser impedimento para actuar, señorías del Partido Popular.

Por eso, lecciones de ejemplaridad por su parte, ninguna. Este Gobierno no destruye pruebas a martillazos (**varios señores diputados: ¡A chivatazos!**), este Gobierno colabora con la justicia y pedimos que se investigue hasta el final. (**Protestas**). Este Gobierno no tapa los casos de corrupción, este Gobierno lo que pide son responsabilidades. Este Gobierno no quita de su cargo a alguien por denunciar un supuesto caso de corrupción. (**Protestas**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señor ministro, vaya finalizando, por favor.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Voy terminando. Gracias, presidente. Este Gobierno es el que da un paso al frente para denunciarlo y apartarlo de nuestras filas. Y, sobre todo, señoría, este Gobierno no se sostiene sobre un condenado por corrupción. (**Risas**).

Por todo ello, señoría, seguiremos firmes en nuestro compromiso por la regeneración democrática y por generar la total confianza en las instituciones del Estado, y, cómo no, colaborando con la justicia y las fuerzas de seguridad del Estado, que, como les digo, para ustedes es algo impensable.

Muchas gracias. (**Prolongados aplausos**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.
Tiene la palabra el señor Rojas García.

El señor **ROJAS GARCÍA**: Gracias, presidente.

Señor ministro, nos ha decepcionado de nuevo. Ni una sola respuesta, solamente el ventilador desactualizado. Saca usted Andalucía, sin tener en cuenta que los dos presidentes del Partido Socialista han sido condenados por el caso de los ERE. (**Aplausos**).

Fíjense, señorías, en que antes yo le hablaba, con todo respeto, de la paradoja de la moción de censura, pero olvidé una cosa que me han recordado. ¿Sabe quién defendió esa moción de censura para atajar la supuesta corrupción del PP? ¿Sabe quién fue? El señor Ábalos. (**Aplausos.—Un señor diputado: ¡Bravo!**). Yo creo que ahí se resume casi todo lo que estamos viviendo, ¿verdad, señor Marlaska?

Mire, no hay falsedades. Yo no he hecho acusaciones, señoría. ¿Ha escuchado usted mi discurso o tenía la página escrita de Moncloa? Oiga, yo he dicho que hay actuaciones judiciales, y lo que hay son responsabilidades políticas. ¿A qué viene casi a amenazarme con que fuera de aquí no podría sostener lo mismo? Oiga, yo aquí lo sostengo y no lo enmiendo, porque usted sabe que son responsabilidades políticas las que tienen que dar y no las están dando. (**Aplausos**). Lo sabe perfectamente, son hechos publicados, señor Marlaska.

Pero me ha decepcionado después otra vez, porque esta mañana puso la lista con el ventilador, pero a mí me salen centenares de casos del partido socialista: los ERE, Invercar, Malaya, Mercasevilla, AVE, Río Manzanares, Pokémon, Operación Pulpo, caso Puertollano, Faffe, Formación en Andalucía, caso Azud, caso Mediador —Tito Berni—, caso IDEA, caso Avales, caso Marea, caso Santana Motor, caso Plaza, caso Bahía Competitiva, caso Astapa, caso Filesa, caso Matesa, caso Time Sport, juzgados y condenados por corrupción como Partido Socialista. Esa es la realidad. No venga con listas, porque, si ponemos el ventilador nosotros, ustedes salen volando, señorías, salen volando. (**Risas y aplausos**).

Usted dice: «Nosotros colaboramos con la justicia». Sin embargo, no me responde sobre las denuncias realizadas desde la UCO diciendo que usted ha ralentizado las respuestas al auxilio judicial, igual que en el caso Cuarteles. Lo ha hecho, ¿sí o no? Respóndanos, señoría. ¿A qué vienen esas denuncias desde dentro de la UCO? ¿Usted lo ha ralentizado? ¿Usted ha controlado la operación judicial desde dentro?

Yo no aspiro a ser juez; dice usted que no aspire a ser juez. No, yo soy abogado, señor Marlaska, y a mucha honra, y también defendiendo a miles de jueces y fiscales que todos los días se levantan para hacer su trabajo (**aplausos**), todos los días, y aquí los insultan sus colegas y usted no los defiende. Pero ¿sabe a lo que aspiro? No aspiro a ser juez, pero, modestamente, señoría, aspiro a que usted recuerde y cumpla el compromiso con los valores de cuando juró ese cargo. A eso sí aspiro, pero es verdad que no lo estamos consiguiendo, señoría.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 57

¿Colaborar con la justicia, como usted dice que hacen, es poner querellas al juez que los investiga? Señoría, las instituciones del Estado no pueden estar al servicio de la defensa de un Gobierno corrupto, de un Gobierno investigado. Nosotros respetamos a los tribunales: esa es la gran diferencia, nosotros sí los respetamos. Y, fíjese, nosotros adoptamos un montón de medidas, que habrá que recordar todos los días, habrá que hacerlo, en los años 2014 y 2015 para luchar contra la corrupción como nunca se ha hecho en este país. La responsabilidad penal de las personas jurídicas, que no existía, ¿quién la puso? El Partido Popular. Hoy los tribunales están investigando esa corrupción y pueden actuar con armas jurídicas para que respondan los culpables. La ley de transparencia, la ley del alto cargo, los conflictos de intereses, la Ley de Partidos Políticos, la prohibición de la condonación de la deuda a los partidos políticos —a la que ustedes eran muy aficionados—, la obligación de presentar las cuentas con total transparencia cuando se entra de cargo público y cuando se sale, la reforma de la ley tributaria, la Oficina de Recuperación y Gestión de Activos, todas esas medidas las tomó el Partido Popular para luchar contra la corrupción. A usted no le interesa recordarlo. **(Aplausos).**

¿Y sabe qué hace el Partido Socialista para luchar contra la corrupción, señoría? Indultar a los corruptos, bajarles las penas y otorgarles la amnistía. Ese es el resumen de su gestión y la de su Gobierno. Por tanto, menos dar lecciones, menos amenazar en esta tribuna y más ejercer su responsabilidad. Si fue tan severo con algunos temas, que eran simplemente de partidismo político, señoría, dedique sus energías a explicar a todos los españoles por qué tenemos un Gobierno corrupto. ¡No nos merecemos un Gobierno corrupto, señoría! Aplíquese el cuento y dé las explicaciones que los españoles le estamos pidiendo, no son falsas acusaciones. **(Aplausos).**

Desde el Partido Popular, y fíjese bien, señoría —termino, señor presidente—...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Finalice, por favor.

El señor **ROJAS GARCÍA**: No son falsas acusaciones, son asuntos que se están viendo en los tribunales. Son graves aquí y lo serían en cualquier país democrático. Lo que es anómalo es que usted venga aquí, ponga el ventilador, nos acuse de no sé qué y no dé explicaciones. Piénselo bien, responda y dé la cara ante los españoles.

Muchas gracias. **(Prolongados aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, puestos en pie.—Algunos señores diputados: ¡Muy bien! ¡Bravo!).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchas gracias.

Para concluir el debate, tiene la palabra en nombre del Gobierno el señor ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Gracias, señor presidente.

Señor Rojas, no va conmigo amenazar, lo siento mucho, creo que no entiende bien. Digo que usted dice falsedades, que está amparado aquí por un derecho, pero que, fuera de esta tribuna, si usted las dice, podría tener responsabilidades. Ha dicho falsedades como, por ejemplo, que yo he ralentizado y que eso aparece en algún lado. Yo le digo que es falsear porque yo no lo he visto; y, si usted da a entender que cualquier medio digital puede decir algo y es verdad, como la querrela que ustedes acaban de presentar de un medio digital, si partimos de esa base, es muy difícil rebatir hechos que son absolutamente falsos, bulos, de los cuales ustedes se sirven de una manera absolutamente torticera y demencial. **(El señor Tellado Filgueira: ¡Difamador!—Aplausos).**

Usted me dice lo de respetar los tribunales. Le recuerdo otro wasap —a los que ustedes son muy aficionados también—: «Controlaremos la Sala Segunda por la puerta de atrás». **(Aplausos).** ¡Eso debe ser respeto a los tribunales! ¡Generar una policía patriótica debe ser respeto a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado! Lo que pasa es que ustedes están perdidos, porque ahora sí que las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, con este Gobierno, con este ministerio, actúan en parámetros de neutralidad.

Dicen ustedes que se promulgaron aquí distintas leyes para luchar contra la corrupción y por la transparencia y que ustedes fueron sus artífices. Primero, creo que fueron los 350 diputados; no fueron ustedes, de oficio. Desconocen que estamos en la Unión Europea y que la Unión Europea dicta las normas que se deben aplicar. ¿Quiere que se lo recuerde? Simplemente, se trata de trasposiciones. Lo importante no son solo las normas, sino dotarlas de medios para que puedan cumplirse, y eso es lo que ustedes no hacen y nosotros sí hacemos, dotar de medios y luchar contra la corrupción. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 58

Voy a terminar, y espero que no me interrumpan, porque creo que es el mejor ejemplo de lo que es este Gobierno y este Ministerio del Interior y lo que son ustedes. Imagínense que mi ministerio adjudicara un contrato de casi un millón de euros a un socio de mi madre —bueno, la pobre ya falleció—, aprovechando la situación de excepción de la pandemia por el COVID. ¿Se lo imaginan? Imagínense que mi hermana —no mi hermano, mi hermana, porque no tengo hermanos— y un amigo mío presiden una empresa. **(Varios señores diputados: ¡Que se archiva!—El señor Tellado Filgueira: ¡Todo eso es un bulo!).** Imagínense que mi ministerio le comprara material sanitario durante la pandemia por un valor de un millón y medio de euros. ¿Se lo imaginan? Imagínense que mi hermana fuese la intermediaria y se hubiera embolsado una comisión de 234 000 euros. Imagínense que el partido, mi partido, el Partido Socialista, denunciara estos hechos y, en lugar de echarme a mí, fulminaran a la dirección del partido. ¿Se lo imaginan? **(Aplausos.—Protestas).** Tranquilos, que solo les he pedido dos minutos. Imagínense que es acusada... **(Protestas).** ¿Me dejan?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Un momento, ministro. Esperemos que se serenen.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Esto lo puedo decir fuera de esta tribuna.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Un momento, señoría, ahora le vuelvo a dar la palabra. Esperemos que se serenen y, una vez que sus señorías lo hagan, continúa. **(Pausa.—El señor Tellado Filgueira: Seréense, ministro).**

Cuando quiera, ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Grande-Marlaska Gómez): Muchas gracias.

¿Se imaginan todo eso? Veo que sí, tal y como se están poniendo. Imagínense que se acusara a mi marido de haber evitado pagar más de 350 000 euros a Hacienda a través de un entramado de facturas falsas y empresas pantalla. Imagínense que mi marido hubiese multiplicado por cuatro sus ingresos por parte de una empresa con la que mi ministerio trabajara durante los años de pandemia. Imagínense que mi pareja dispusiera en ese contexto de un piso de lujo, de un ático y de un vehículo de lujo. Imagínense, tras todo eso, que mi marido hubiese admitido dos delitos fiscales, dos delitos contra la Hacienda pública y que se lo hubiese reconocido a la Fiscalía para evitar un juicio. **(El señor Tellado Filgueira: ¡Archivado todo!).** No estarían pidiendo mi dimisión en este caso, sino la cadena perpetua, o se la estarían inventando. **(Aplausos.—Protestas).**

Señorías, dicho todo esto, como conclusión y por mi condición de magistrado en servicios especiales, mi respeto absoluto a todas las resoluciones judiciales, pero también he de decir que hay resoluciones judiciales que no entiendo y que me causan una enorme tristeza.

Muchas gracias. **(Prolongados aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Socialista, puestos en pie.—Protestas).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchas gracias, señor ministro.

COMPARECENCIA DEL GOBIERNO ANTE EL PLENO DE LA CÁMARA, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO POR EL ARTÍCULO 203 DEL REGLAMENTO:

— **COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE ANTE EL PLENO DE LA CÁMARA, SOLICITADA POR EL SEÑOR TELLADO FILGUEIRA Y OTROS 130 DIPUTADOS, PARA INFORMAR SOBRE LA POSICIÓN DEL GOBIERNO EN RELACIÓN CON LA ACTIVACIÓN DE LA TRANSFERENCIA DE LA TITULARIDAD Y GESTIÓN A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA DE LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO AP-9, ASÍ COMO SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS QUE ADQUIRIÓ SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS BONIFICACIONES A LOS USUARIOS Y EL DE LA GRATUIDAD DE LA AUTOPISTA EXPRESADA EN LA CAMPAÑA DE LAS PASADAS ELECCIONES AUTONÓMICAS. (Número de expediente 210/000045).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Continuamos con el punto del orden del día relativo a la comparecencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible ante el Pleno de la Cámara,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 59

solicitada por el señor Tellado Filgueira y ciento treinta diputados, para informar sobre la posición del Gobierno en relación con la activación de la transferencia de la titularidad y gestión a la Comunidad Autónoma de Galicia de la autopista del Atlántico AP-9, así como sobre el cumplimiento de los compromisos que adquirió sobre la implantación de nuevas bonificaciones a los usuarios y el de gratuidad de la autopista expresada en la campaña de las pasadas elecciones autonómicas.

Tiene la palabra el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Muchas gracias, señor presidente.

Comparezco ante el Pleno de esta Cámara para informar sobre la posición del Gobierno en relación con la activación de la transferencia de la titularidad y gestión a la Comunidad Autónoma de Galicia de la autopista del Atlántico AP-9, así como sobre la implantación de nuevas bonificaciones. Esta comparecencia versa sobre el mismo asunto que hemos tratado en otras ocasiones, y, sin ir más lejos, en una interpelación de la semana pasada que formuló el Grupo Parlamentario Mixto, por lo que, inevitablemente, las cuestiones y los argumentos se repetirán. Si no recuerdo mal, creo que es la sexta vez que abordamos este asunto en esta Cámara desde que soy ministro.

Compareceré describiendo una vez más los antecedentes y el contexto que explican la situación actual de la autopista del Atlántico AP-9, Ferrol-frontera portuguesa. Aunque sea reiterativo, es importante para conocer de dónde venimos, dónde estamos actualmente y hacia dónde nos encaminamos en esta infraestructura, lo que considero que es necesario para centrar este debate y también porque creo que es importante que la ciudadanía conozca los motivos que explican que la autopista siga siendo de peaje y los motivos por los que nos encontramos debatiendo hoy aquí sobre este asunto.

La construcción y la explotación de la autopista AP-9 se concedió a Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, SA, Audasa, en agosto de 1973. La realización de las obras sufrió diversas vicisitudes, que ocasionaron que solamente dos de sus tramos fueran abiertos al tráfico entre los años 1979 y 1981. Esa situación se mantuvo inalterable hasta el año 1988, momento en que se abrió al tráfico el tramo Santiago Norte-Santiago Sur. Posteriormente, se fueron inaugurando los siguientes tramos, hasta la construcción en 2003 de los tramos Rebullón-Tui y Fene-Ferrol, con los que se completó el trazado de la autopista, que cuenta con una longitud total de 218,9 kilómetros.

Durante los primeros años la concesión se tuvo que enfrentar a dificultades económicas importantes, motivadas principalmente por la crisis económica generada a partir del año 1973 como consecuencia del incremento del precio del petróleo, que afectó a numerosos sectores económicos, entre los que cabe incluir de forma destacada al sector de las autopistas, junto al hecho de que la explotación de la autopista se limitase a dos tramos separados entre sí y al notable incremento de los gastos financieros debido al alto coste de construcción y a menores ingresos de los previstos, lo que condujo a la sociedad a una situación insostenible, que llevó al Estado a adquirir la totalidad de sus acciones en 1983 a través de la Empresa Nacional de Autopistas, Enausa. En el momento de tomarse la decisión de adquisición por el Estado, por Audasa, esta contaba con 86 kilómetros de autopista en explotación y 5 kilómetros en construcción, estando los 133 kilómetros restantes de la concesión no iniciados y con el plan de obras en suspenso. Cuando el Gobierno decidió intervenir, la entidad se hallaba al borde de la suspensión de pagos, con imposibilidad de refinanciar los vencimientos de su deuda. Bajo la gestión pública de la Empresa Nacional de Autopistas se finalizaron las obras que permitieron unir los tramos separados norte y sur de la autopista en un itinerario único, lo que permitió un importante aumento del tráfico captado por la autopista y que la sociedad obtuviera un resultado positivo de explotación por primera vez en el año 1994.

A partir de ese momento, se produjeron dos decisiones de los entonces responsables del Gobierno y del ministerio que explican en toda su amplitud la situación en la que se encuentra la autopista actualmente. La primera es la modificación de la concesión en el año 2000, que supuso el otorgamiento de una prórroga que llevó a una ampliación del plazo de la concesión en veinticinco años más, desde agosto de 2023 hasta agosto de 2048, pasando a ser su duración de setenta y cinco años; una decisión adoptada por un Gobierno del Partido Popular que suponía prolongar durante veinticinco años más, todavía con veintitrés años por cumplir, la carga que supone el pago del peaje para los usuarios de esa infraestructura y para los ciudadanos y el tejido empresarial gallego; una decisión que, en definitiva, si no se hubiese adoptado, habría supuesto la finalización de la concesión y la liberación del peaje el 18 de agosto del año 2023, y hoy no estaríamos aquí debatiendo sobre medidas para reducir agravios y desequilibrios hacia la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 60

ciudadanía gallega. Y la segunda decisión que se adoptó fue la de privatizar la autopista en el año 2003, que en ese momento pertenecía a la Empresa Nacional de Autopistas; mediante esta operación, el Gobierno del Partido Popular autorizó la venta de la totalidad de sus acciones. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

Es decir, la situación actual de la autopista AP-9 se explica por una serie de decisiones adoptadas por el Gobierno del Partido Popular entre los años 2000 y 2003 que, por motivos de índole jurídica y económica, son muy complejas de revertir, y conviene señalar estas decisiones por la importancia de sus consecuencias. Por tanto, la situación actual es la de una autopista sujeta a un contrato concesional, con una duración total de setenta y cinco años, y a unas tarifas establecidas que deben cumplirse, no siendo viable proceder al rescate de la concesión por el altísimo volumen de gastos que ello supondría, inasumible para la Administración y con claros efectos lesivos para el Estado. Se trata de un caso claro, que ejemplifica lo que ha acabado ocurriendo en España al cabo de los años con la red de carreteras de gran capacidad. Lo que en el pasado suponía una ventaja competitiva, a medida que se ha ido completando la red libre de peaje se ha convertido en una carga que produce una sensación de agravio y desigualdad, que en algunos casos se ha visto prolongada por decisiones como las adoptadas por el Gobierno del Partido Popular que acabo de explicar. No obstante, pese a las dificultades jurídicas y económicas para revertir esta situación, estamos rebajando la carga que supone la decisión adoptada por el Gobierno del Partido Popular y estamos aplicando importantes reducciones de peaje porque consideramos que es justo y los ciudadanos gallegos necesitan aligerar el peso que supone el pago de un peaje que se encuentra en vigor desde hace muchos años y al que le quedan por delante muchos años más.

Esta situación de desequilibrio territorial por la existencia de zonas en España en las que los ciudadanos tienen que pagar peajes, frente a otras en las que la circulación por la red es gratuita, es la que estamos tratando de corregir desde que llegamos al Gobierno. Con el objeto de iniciar las bases de un modelo de gestión de red equilibrado y justo para todos los ciudadanos y en todos los territorios, hemos adoptado las siguientes medidas. Hemos aprobado la liberación de los peajes de las autopistas que finalizan la concesión, siendo el primer Gobierno que no prorroga los peajes cuando las concesiones llegan al fin de su plazo. Desde que llegamos al Gobierno, cuatro de cada diez kilómetros de autopistas del Estado han pasado a ser gratuitas: 1029 liberados de un total de 2530 existentes cuando llegamos al Gobierno. Hasta 2018 se habían aprobado treinta y tres decretos de prórrogas, con los que se han prorrogado los plazos, de media, en veinticuatro años más que los inicialmente previstos; destacan las prórrogas de veinticinco años para la AP-9 y de veintinueve para la AP-66, ambas decididas en el año 2000. De este modo, se concluye la tendencia de las prórrogas sistemáticas para alcanzar un modelo de financiación viaria más equilibrado territorialmente. Adicionalmente, hemos procedido a la rebaja de tarifas de las autopistas que gestiona SEITTSA en un 30 % y al establecimiento de la gratuidad en periodo nocturno y hemos impulsado la aplicación de bonificaciones a vehículos ligeros y pesados en determinados tramos de autopistas, como en la AP-9 y en la AP-66, para mejorar su funcionalidad y compensar a los usuarios recurrentes. Estas actuaciones están contribuyendo a reducir los desequilibrios territoriales y a reducir las desigualdades generadas por el hecho de que hay ciudadanos en nuestro país que durante muchos años han venido pagando o no por la utilización de las infraestructuras viarias en función de su residencia, trabajo o lugar de origen. Estamos hablando de unas medidas que suponen un ahorro anual para los ciudadanos de más de 1400 millones de euros desde que fueron acometidas por el Gobierno de España.

Por lo tanto, somos conscientes y sensibles a las demandas que se nos hacen desde el territorio, ya que además la AP-9 tiene una de las tarifas más altas de las autopistas de la Red de Carreteras del Estado. En este sentido, aprobamos en julio de 2021 un esquema de reducciones de peaje hasta el final de la concesión sin precedentes en esta autopista y sin precedentes en el resto de autopistas de España. Les pongo algunos ejemplos. Para vehículos ligeros que utilizan el telepeaje como medio de pago hemos establecido la gratuidad de todos los trayectos de vuelta que se realicen en un plazo máximo de veinticuatro horas durante todos los días de la semana, incluidos festivos. Es importante que se sepa: el trayecto de vuelta dentro de las veinticuatro horas es gratuito, incluidos los festivos. Aprobamos una bonificación adicional del 50 % del recorrido de ida para aquellos trayectos de ida y vuelta con el mismo origen y destino que se realicen en un plazo máximo de veinticuatro horas dentro del tramo de Puxeiros-Vigo-Tui. Hemos establecido la gratuidad en el acceso desde Redondela, bonificación del cien por cien para los usuarios que realicen recorridos de ida y vuelta —mismo origen y destino y sentidos contrarios— en el plazo máximo de veinticuatro horas entre ellos en días laborables y festivos. Asimismo, se aplica una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 61

rebaja del 20 % del importe pagado en todos los recorridos realizados en un mes, a contar desde el recorrido inicial, para aquellos vehículos que realicen más de veinte viajes en dicho periodo. Por tanto, es evidente que hay un programa de bonificaciones y de reducciones muy intenso para los usuarios recurrentes de la AP-9. Para vehículos pesados el descuento es del 20 % del importe del peaje en todos los recorridos y gratuidad en el acceso desde Redondela, con una bonificación del cien por cien de los recorridos internos en el tramo Redondela-Vigo, origen-destino Rande-Vigo, incluido el acceso al puerto de Vigo. Con este esquema de bonificaciones, el Estado destina cada año unos 55 millones de euros para bonificar la autopista —2300 hasta finalizar el plazo de la concesión— y los usuarios se han ahorrado desde la entrada en vigor de esta medida 127 millones de euros en total.

Adicionalmente, el ministerio ha invertido otros casi 56 millones en la amortización de la cuenta de compensación de la autopista, al objeto de evitar mayores incrementos extraordinarios de tarifas para el usuario del futuro. Estos descuentos se suman a otros ya existentes desde el año 2006, aprobados también por un Gobierno socialista, como el uso gratuito de los tramos Morrazo-Vigo y A Coruña-A Barcala mediante el pago de un peaje en sombra por el Estado. En este ámbito los usuarios de estos tramos de la AP-9 se han ahorrado, desde 2018 hasta final de 2023, unos 83 millones, y desde 2006 —año en el que se aprobó la medida—, 213 millones de euros. Asimismo, desde el 1 de enero del año 2023, el Gobierno ha aplicado una subvención para limitar la subida de las tarifas en todas las autopistas. En el caso de la AP-9 los usuarios se han ahorrado gracias a esta medida 14,9 millones de euros.

En definitiva, con todas las medidas puestas en marcha, en total, hemos destinado desde 2018 más de 280 millones de euros a las bonificaciones de la AP-9. Adicionalmente, nos hemos comprometido a ampliar el esquema de bonificaciones aprobado en 2021 en el marco del acuerdo de legislatura firmado por PSOE y BNG. Para materializar la ampliación de estas bonificaciones en la AP-9 contemplamos 27,6 millones de euros adicionales, incrementando el presupuesto ya comprometido hasta los 81,7 millones de euros al año. La intención del ministerio es, aunque el presupuesto esté prorrogado y no se disponga de crédito, tramitar estas nuevas reducciones de peaje para que puedan materializarse lo antes posible, por lo que se declaró el pasado jueves la tramitación de urgencia para su aprobación.

Como consecuencia de estas políticas, las bonificaciones que actualmente se encuentran en vigor, financiadas a través de los presupuestos generales del Estado, suponen anualmente un volumen apreciable de los ingresos por el cobro de peajes en la autopista. No obstante, señorías, comprenderán que resulta difícil el encaje económico y jurídico de llegar a unas bonificaciones del cien por cien de los ingresos de la autopista, ya que supondría virtualmente su rescate y, por el altísimo volumen de gastos que ello supondría, sería inasumible por la Administración y tendría claros efectos lesivos para el Estado, sobre todo teniendo en consideración que la concesión no finaliza hasta el año 2048. En cualquier caso y con estas limitaciones, tenemos la determinación —como he indicado— de mejorar y abundar en las bonificaciones de peaje ya existentes.

Por último, en relación con otra de las cuestiones que se plantean en esta comparecencia relativa a la transferencia de la titularidad y gestión a la Comunidad Autónoma de Galicia de la Autopista del Atlántico AP-9, voy a tratar de explicar algo que es muy sencillo de comprender y que me consta que la mayoría de sus señorías ya conocen, por lo que no necesitaría explicación, pero creo que es importante para entender la posición del Ministerio de Transportes en este asunto. Como saben, esta infraestructura vertebrada el eje atlántico, enlaza los principales centros económicos de Galicia y cinco de las siete ciudades de mayor tamaño —Ferrol, A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra y Vigo— y permite su conexión con el resto de la Red de Carreteras del Estado. Además, está integrada en la Red Transeuropea de Transporte, quedando englobada dentro de un itinerario europeo de primer orden, como es la denominada Red Esmeralda Lisboa-Dublín, y permite conectar los principales núcleos gallegos con los diferentes territorios de España y con los demás países de la Unión Europea. Conecta las áreas de influencia de los cinco puertos de interés general del Estado en Galicia y sus principales rías: A Coruña, Ferrol, Vilagarcía de Arousa, Marín y Vigo. Las conexiones con los aeropuertos de interés de Galicia —Vigo, Santiago y A Coruña— también se realizan a través de vías de gran capacidad desde la AP-9. Por lo tanto, esta infraestructura, de conformidad con lo recogido en la Ley de Carreteras, forma parte de la Red de Carreteras del Estado al estar integrada en un itinerario de interés general, que además está incluido en un itinerario de tráfico internacional e interés europeo y sirve de acceso al paso fronterizo con Portugal y a puertos y aeropuertos de interés general. En consecuencia, se puede estimar que el encaje jurídico del traspaso de la autopista al Gobierno autonómico se antoja tremendamente difícil.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 62

En cualquier caso, en relación con la transferencia de la autopista AP-9, debemos entender qué es lo que resulta prioritario y qué es lo que importa a los ciudadanos; es decir, si lo que es importante es que la administración sea la titular de la infraestructura o si lo que realmente importa son los beneficios que para los gallegos pueda tener la gestión de la autopista independientemente de su titularidad. Para el Gobierno lo prioritario es lo segundo, es decir, que la ciudadanía puede beneficiarse de la utilización de la AP-9 independientemente de su titularidad. En este sentido, como he indicado anteriormente, hemos aprobado ese esquema de bonificaciones y reducciones de peaje hasta el final de la concesión sin precedentes desde la entrada en el Gobierno en el año 2018. Adicionalmente, como he indicado, nos hemos comprometido y vamos a ampliar estas bonificaciones en el marco del acuerdo de legislatura entre PSOE y BNG.

En cualquier caso, el Gobierno no va a impedir que se propicie el debate parlamentario, por lo que no ha vetado la tramitación en el Parlamento de las iniciativas legislativas que se han producido en este ámbito, algo que, por cierto, sí hizo el Gobierno del Partido Popular hasta en cuatro ocasiones, vetando y no permitiendo el debate de las correspondientes proposiciones de ley de transferencia de la AP-9 que se presentaron en el Congreso cuando gobernaba.

Concluyo, señorías. Como he expuesto en esta intervención, el objetivo del Gobierno es transitar hacia un modelo en el que corrijamos las diferencias territoriales en cuanto al pago de los peajes, pero siempre teniendo en cuenta que se trata de contratos concesionales y que mientras la concesión no venza jurídica y económicamente es complejo proceder a su rescate, por lo que la mejor alternativa, la que tenemos en este momento en la mano, es mitigar el importe de los peajes dentro de las disponibilidades presupuestarias y con bonificaciones a los usuarios.

Desde que llegamos al Gobierno estamos desarrollando esta política en España, con particular intensidad en Galicia, al ser objetivamente la comunidad que más tráfico sujeto a pago de peaje soporta, una vez finalizada en el año 2021 la concesión de los tramos de la AP7 y de la AP2 en su totalidad y por tener la autopista AP-9 un prolongado periodo concesional, después de la prórroga de veinticinco años aprobada por el Gobierno del Partido Popular en el año 2000.

Muchas gracias y estoy a su disposición para cuantas aclaraciones pretendan en mi segundo turno de intervención. **(Aplausos).**

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

A continuación, intervendrán los representantes de los diferentes grupos parlamentarios.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Delgado Arce, por un tiempo de diez minutos.

Cuando quiera.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, señora presidenta.

Buenos días, señorías.

Señor ministro, está usted al frente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible desde que el 21 de noviembre de 2023 fue nombrado por don Pedro Sánchez. Pronto cumplirá su primer año al frente de una enorme área competencial: las carreteras, los trenes, lo aéreo, lo marítimo y, sin duda, el tema de las autopistas, del que nos vamos a ocupar en la mañana de hoy. Usted también ha tenido importantes responsabilidades en el Partido Socialista Obrero Español, puesto que fue el portavoz de la Comisión Ejecutiva Federal entre junio de 2017 y octubre de 2021. Recuerdo que el anterior —no el anterior, porque la anterior fue Raquel Sánchez— secretario de organización del PSOE, el ministro José Luis Ábalos, estuvo al frente de esas responsabilidades desde el 18 de junio del 2017 al 12 de julio de 2021 y que el «número 1» era y sigue siendo don Pedro Sánchez.

Desgraciadamente, en los últimos tiempos las noticias que estamos conociendo sobre hechos que han ocurrido en el ministerio son realmente preocupantes. Acabamos de conocer el informe de la Unidad Central Operativa de Delincuencia Económica de la Guardia Civil, de fecha 8 de octubre de 2024, que ha sido entregado a la Audiencia Nacional, y realmente asusta leer sus folios 6 y 7, en donde habla —comillas— de «múltiples evidencias que exponen el poder de Aldama para alcanzar la infiltración de su organización criminal, tanto en el seno del MITMA —es decir, del Ministerio de Transportes— como en otros departamentos ministeriales o incluso la Guardia Civil». Se sitúa justamente la relación de Aldama con Koldo, como iniciada en agosto de 2018 y mantenida hasta mediados de 2022, lo que vendría a reflejar una continuidad temporal que precedería y excedería la gestión de los contratos anteriores. En

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 63

definitiva, señor ministro, lo que dice este informe —no lo que digo yo— es que, en términos de presunción, cabe hablar de una organización criminal con epicentro en el MITMA.

Dicho esto, yo le digo, señor ministro, como antecedente de este debate, que su auditoría interna se ha quedado muy corta a la vista de lo que estamos conociendo en estos informes y que debe usted profundizar en ella, porque dos ceses de funcionarios por pérdida de confianza no parece que sea el resultado lógico de una investigación y porque, además, quiero defender la probidad y la honestidad de la inmensa mayoría de funcionarios, trabajadores y empleados del ministerio y de sus empresas asociadas, que tienen que estar escandalizados de que hayan podido pasar esas cosas en un ministerio tan importante.

Le pido, finalmente, que cesen sus ataques a la justicia. Dejemos a la justicia trabajar. **(Aplausos)**. Espero que hoy no haya por su parte un tuit quejándose de que el Tribunal Supremo haya acordado por unanimidad abrir una causa contra el fiscal general del Estado. Dejémosle trabajar, que bastante difícil es el trabajo de la justicia.

Señor ministro, usted ha empezado hoy su intervención haciendo un relato de antecedentes de la autopista del Atlántico, que, efectivamente, se adjudica en el año 1973. Me parece bastante sorprendente que quienes han hecho la intervención, o usted mismo cuando la ha supervisado, hayan obviado justamente un hecho muy relevante, y es que en el año 1994, siendo presidente del Gobierno don Felipe González, siendo nada menos que ministro don Josep Borrell y siendo secretario general de Transporte Terrestre don Emilio Pérez Touriño, mediante un real decreto se produjo la prórroga de esta autopista desde 2013 hasta el 18 de agosto de 2023, es decir, diez años. No se hizo a cambio de nada; se hizo a cambio de que se iniciaran las obras del tramo Rande-frontera portuguesa. Pero ¿por qué no dice usted esto aquí? Es que parece hasta un poco infantil que quiera ocultar un dato. Yo no estoy repudiando esa prórroga, yo constato un hecho, como constato, como ha dicho usted —esto sí la dice— la prórroga que se adopta por real decreto el año 2000 ampliando por veinticinco años la concesión. Eso es así, pero omite decir por qué razón se hace esa ampliación, que es la construcción de un tramo de autopista libre de peaje, el acceso norte a Ferrol, por Fene, Neda y Narón, una importante área industrial y poblacional de Galicia que carecía de comunicación. Podrá discutir que tanto en la primera prórroga como en la segunda esto se hiciera con cargo a los presupuestos generales del Estado, pero usted ha hecho referencia a las difíciles situaciones económicas por las que se ha pasado en este país.

Señor ministro, lo que estamos pidiendo con esta comparecencia que ha solicitado el Grupo Parlamentario Popular es fundamentalmente que no se boicotee la transferencia de la autopista a Galicia en esta legislatura. Aquí hay una proposición de ley orgánica, efectivamente, tomada en consideración y no vetada por nadie, que solo tuvo los votos en contra del Grupo Parlamentario VOX. Aquí estuvo una delegación, sentada ahí mismo, de representantes políticos del Parlamento de Galicia, que por unanimidad dijeron en la tribuna lo mismo que yo voy a decir aquí: que se quiere la transferencia. Es cierto que en legislaturas anteriores hemos tenido que protagonizar debates en los que nos hemos opuesto, socialistas y populares, entre otros, a que hubiera esa transferencia —yo se lo reconozco y lo admito, porque es un hecho cierto—, justamente con la argumentación que usted estaba utilizando ahora de la titularidad estatal de la autopista, pero eso es una página que quedó muy atrás, porque ya desde hace dos legislaturas aquí se ha tomado en consideración esta iniciativa. En la pasada hubo quince prórrogas, no reunían la ponencia y presentaron enmiendas para que en lugar de transferir la titularidad y la gestión simplemente fueran actividades de administración y explotación. ¿Y qué está pasando en esta legislatura, señor Puente? Llevamos ocho prórrogas del plazo de presentación de enmiendas a una proposición de ley orgánica que solo tiene tres artículos y que sistemáticamente la Mesa de esta institución, en la que hay una mayoría del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario SUMAR, está vetando y está pidiendo constantemente ampliación de prórrogas. Yo pido que esto cese, y usted sabe que el Gobierno, a través de la Secretaría de Estado de Relaciones con las Cortes, tiene capacidad. Constituiremos una ponencia, hablaremos y debatiremos, pero tenemos que avanzar. Y no se lo pido solo con la voz del Grupo Parlamentario Popular; creo que detrás de nosotros está la unanimidad del Parlamento de Galicia, de los setenta y cinco diputados.

Usted habla también de las bonificaciones. Nosotros celebramos, obviamente, las bonificaciones, las que se han implantado y las que están pendientes de implantar —el pasado jueves se ha dado un paso administrativo—, pero tengo que decirle —y usted también en su discurso ha querido obviarlo de una manera sorprendente— que es un hecho que este sistema de bonificaciones se viene produciendo prácticamente desde que se otorgó la primera concesión. Hay bonificaciones en etapas del Gobierno del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 64

Partido Socialista y en etapas de gobierno del Partido Popular. Entre otras cosas, las bonificaciones que se establecieron en febrero de 2013 por un convenio se produjeron siendo ministra del Gobierno de España una ministra del Partido Popular y se aplicó una bonificación por uso habitual a los vehículos ligeros en los tramos entre Pontevedra y Vigo, que ampliaba hasta el cien por cien el descuento existente. Es decir, claro que los ha habido, y los ha habido antes de estos y habrá otros después. Por lo tanto, obviar esto y querer negar esa realidad, nos parece muy poco serio. En definitiva, el camino de las bonificaciones lo aplaudimos, lo valoramos y lo han venido pidiendo el Parlamento de Galicia y la Xunta de Galicia; para eso hubo una propuesta en el año 2019, hubo un dictamen del Consello de Contas, que justamente criticaba la causa de una subida extraordinaria de los peajes, que fue un decreto de octubre del 2011, siendo ministro don José Blanco, auténticamente lesivo para los intereses de Galicia, puesto que establecía una subida acumulativa del 1 % anual durante veinte años. Tampoco se ha referido a esto; bueno, pues lo tengo que hacer yo. Pero no es mirar al pasado lo que pretendemos con esta comparecencia. Nosotros buscamos un camino hacia la transferencia de la titularidad, estamos en el camino hacia la gratuidad de la autopista. En la campaña electoral de las pasadas elecciones autonómicas, el candidato, el señor Gómez Besteiro, enarboló como gran bandera para intentar atraer el voto —aunque luego se quedó simplemente en diez diputados— que con él la autopista sería gratuita porque tenía el aval de Pedro Sánchez. Tal cosa no sucedió, pero podemos seguir avanzando por ese camino.

Señor ministro, yo creo que lo que usted ha dicho de los enormes costes que está soportando el Estado tanto para financiar bonificaciones como para peajes en la sombra hace que este momento sea muy propicio para hablar de la posibilidad de analizar los números y los aspectos jurídicos de lo que puede ser un rescate de esta concesión. A esos efectos, también influye el hecho de los procedimientos de infracción que se han abierto en la Comisión Europea en relación con un posible incumplimiento de la normativa contractual en materia de concesión de autopistas de las dos prórrogas, de la primera y de la segunda, aunque la carta de emplazamiento más reciente hace referencia exclusivamente a la segunda. Existe una voluntad, y la ha expresado ya este Congreso de los Diputados, de que empecemos a hablar sobre ese tema. En mi segunda intervención le voy a poner a usted de manifiesto unos estudios que se han hecho con la mejor voluntad y que queremos compartir con ustedes para ver si podemos avanzar en este terreno. Lo que no cabe y nosotros reprobamos es que no tengamos avances y que estemos día tras día en el día de la marmota. Esto los gallegos sencillamente no lo quieren, y creo que, si escucha al resto de los grupos parlamentarios que van a intervenir a continuación, verá que en algunos aspectos van a coincidir conmigo, aunque en otros no.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Mejías Sánchez, por un tiempo de diez minutos. **(Aplausos)**.

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

Buenas tardes, señor ministro.

Hace usted unas lecturas fantásticas de los informes, lo que pasa es que, si bien podemos compartir la esencia de lo que dice ese informe, entra usted en cierta contradicción, porque, si ese informe a usted le dice que no se puede transferir la titularidad de esta autopista, ¿cómo es posible que hace unas semanas el portavoz socialista del Parlamento gallego viniera aquí a defender precisamente el traspaso de esa titularidad? No se entienden ni entre ustedes mismos.

Lo que yo me pregunto es por qué estamos reiterando y trayendo a este Pleno una y otra vez este asunto —ya hemos dado cuenta del mismo, no sé si la semana pasada, a través de una interpelación, con un informe a instancia de parte del señor Rego Candamil, y, en plenos anteriores, con propuestas que venían del propio Parlamento de Galicia— para analizar, en definitiva, la situación que soportan los usuarios de la AP-9, esa autopista del Atlántico, que es consecuencia —permítame decirlo, señor diputado del Grupo Popular— de una concatenación de errores que son solo imputables al Partido Popular, en este caso. Hay un Gobierno del PP que prorroga en el año 2020 una concesión sin finalizar, sin concurso y a dedo hasta 2048; hay un Gobierno del PP que suscribe un convenio para ampliar la autopista en la circunvalación de Santiago —que además supone elevar el importe de los peajes en un 1 % acumulativo durante veinte años— al que usted se ha remitido; hay una prórroga denunciada ante la Comisión Europea que está en trámite y que puede ser declarada ilegal. Nos ha hablado de la imposibilidad de un rescate multimillonario que esquilmaría los bolsillos de los presupuestos generales del Estado y, con ello, de todos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 65

los españoles y, como consecuencia, peajes desorbitados en una autopista que cruza Galicia de norte a sur, peajes que soportan miles de usuarios, que perjudican la competitividad de las empresas gallegas y que solo pueden paliarse con bonificaciones, a las que se destinarán, según la página web del Ministerio de Transportes que usted dirige, unos 55 millones de euros; usted ha dicho hoy aquí 87 millones de euros al año. La verdad, es un negocio ruinoso para todos, para los gallegos especialmente, pero también para el resto de España que tiene que pagarlos.

¿Y qué solución nos proponen? El traspaso de la titularidad de la autopista a la comunidad gallega. Y nosotros nos preguntamos: ¿Para qué? ¿Vamos a solucionar algo con el traspaso de la titularidad? ¿Vamos a mejorar la gestión? ¿Vamos a conseguir rebajar los peajes con ello? No. Lo único que vamos a conseguir va a ser romper la Red de Carreteras del Estado a cambio de nada. **(Aplausos)**. Ya sé que hay un acuerdo del Parlamento gallego, pero lo cierto es que no vamos a conseguir mejorar en nada por lo que le decía antes. Si el rescate es imposible, si hay un expediente de infracción abierto que puede declarar la concesión ilegal y si eso no va a mejorar en nada el bolsillo de los gallegos, ¿para qué queremos transferir la titularidad?

Pero, claro, a la vista de las informaciones que han salido estos días, nosotros nos preguntamos por qué le iba a importar a este Gobierno si los gallegos pagan mucho o poco, si los usuarios de tren de cercanías o los que cogen el tren a Extremadura viven situaciones insoportables o si los aeropuertos se destinan, como hemos sabido esta semana, a hospedar a los menas. ¿Qué importa todo eso si ha tenido usted, señor ministro, una semana estelar? Ha sido el mejor, sumándose a esa coral de ministros de opinión sincronizada que repiten al unísono el argumentario suministrado por ese gurú del engaño que es el jefe de Gabinete de Sánchez. En eso hay que reconocerle que ha sido usted, señor Puente, el mejor. En ese marasmo de excusas para justificar lo injustificable usted ha sido el mejor. De los autores de «Delcy nunca pisó España y fue invitada, pero desinvitada», «pisó España, pero el Gobierno no lo sabía», «se detuvieron para que descansara el personal de vuelo»..., usted dice que vino aquí para negociar unas deudas. Señor ministro, ¿qué deudas? Usted necesitaba innovar, lucirse, dar la nota y, en ese afán, certificó todas las presuntas imputaciones en un tiempo récord. En pocas palabras, dijo que Sánchez fue informado de la visita de Delcy Rodríguez, una criminal y torturadora, y que le pareció bien —usted reconoció que había dicho «bien»— y que Sánchez es el «número 1» de la banda. Nada más que añadir. Como un libro abierto, señor ministro. Está usted dirigiendo el ministerio con más presupuesto del Gobierno, que su antecesor convirtió en el centro de la corrupción, y usted confirma que Sánchez, ese al que usted define como «el puto amo», es el jefe de la banda, el mismo que la trama corrupta llama el «número 1». Además, usted añadió que se siente orgulloso de pertenecer a este Gobierno, un Gobierno que invita a una persona que secuestra y tortura y que chantajea en el Consulado de España en Venezuela al presidente electo a que se vaya a pasear por suelo español pese a tenerlo prohibido, avergonzando a todos los españoles; un Gobierno corrupto que extiende sus tentáculos hasta Venezuela, donde los embajadores como Morodo hacen negocio cobrando mordidas; un Gobierno cuyo presidente tiene a media familia imputada por corrupción, que miente al Congreso, miente al Senado, miente sin rubor a todos los españoles y miente hasta que la UCO destapa todas sus mentiras. **(Aplausos)**.

Claro, ahora entendemos, después de todo esto que hemos sabido, por qué los trenes no funcionan. No ha habido tiempo para los trenes ni para las inversiones, no ha habido tiempo para las carreteras, no ha habido tiempo para los aeropuertos, no ha habido tiempo para rebajar peajes; para lo que sí ha habido tiempo ha sido para que el exministro de Infraestructuras, Ábalos, y Koldo, ese militante ejemplar que definía al «número 1» de la banda, se ocuparan de montar una trama, de enriquecerse de forma corrupta, de organizar contratos millonarios de mascarillas para cobrar mordidas —con varios ministros implicados—, de negociar esas deudas a las que usted se refiere con las maletas de Delsy, de la financiación ilegal y del pago de favores. Por eso, durante los años en los que han dedicado a alimentar esa trama corrupta no ha habido tiempo ni para los trenes ni para los aviones ni para las carreteras ni para los peajes. Por eso, hoy los usuarios de tren tienen que soportar situaciones humillantes mientras usted se ríe de ellos y les recorta las indemnizaciones por retrasos. Usted ha heredado, como le he dicho, el ministerio de mayor presupuesto en el que se han cometido los mayores actos de corrupción. Ya dice el refranero español que hay herencias que a uno le hacen pobre, señor Puente.

Ocupados en todo eso, ¿para qué se iban a ocupar ustedes de lo que verdaderamente era necesario? ¿Para qué se iban a ocupar de los trenes, las carreteras y los aviones —esos en los que los españoles se han empeñado en viajar, los colapsan, los saturan y viven situaciones humillantes— que, según usted, están en el mejor momento de su historia? ¿Qué importancia puede tener que los peajes de la AP-9, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 66

autopista del Atlántico, sean desorbitados, arruinen los bolsillos de las empresas gallegas, resten competitividad a la economía gallega y tengamos que dedicar tiempo a ver si podemos solucionarlo si hay una manera mucho más fácil de organizar una trama ministerial ocupada en llenarse los bolsillos? ¿Para qué se van a preocupar de los aviones, de los trenes o de las autopistas, para qué, si a ustedes los españoles no les importan absolutamente nada? **(Aplausos)**.

Bien, vamos al tema. Ustedes nos proponen hoy que traspasemos la titularidad de la autopista del Atlántico, de titularidad del Estado, a la Comunidad Autónoma de Galicia. Como usted ha dicho, se trata de una de las principales vías gallegas, pagada con el dinero de todos los españoles, con fondos europeos y que vertebraba todo el territorio gallego. Es la que comunica a las principales ciudades gallegas y de la que depende en mayor medida la actividad económica de Galicia. Esa autopista, que forma parte de la Red de Carreteras del Estado, debería según ustedes dejar de serlo y pasar a ser de titularidad autonómica. Pues, mire, nosotros no estamos de acuerdo y siento contravenir la afirmación del diputado popular cuando ha dicho que escuche al resto de grupos. Escúchenos a nosotros porque no estamos de acuerdo. Además, ustedes pretenden que, una vez traspasada la titularidad de esa autovía, los costes que se generen siga sufragándolos el Estado. Eso es injusto y también va a generar agravios. Además, somos conscientes de que esa transferencia no va a solucionar ningún problema. No va a mejorar la gestión, no va a rebajar los peajes y, además, es absolutamente imposible rescatar esa concesión porque tiene un coste millonario. A lo único a lo que podemos aspirar es a que de una vez por todas se resuelva ese expediente de infracción que tiene abierta la Comisión Europea y nos devuelva la titularidad, declarando ilegal una concesión que hicieron ustedes. Para lo demás, no cuenten con nosotros.

Muchas gracias. **(Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario VOX, puestos en pie)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Mejías.

Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Lago Peñas, por un tiempo de diez minutos. Cuando quiera.

El señor **LAGO PEÑAS**: Gracias, presidenta.

Señor Puente, vou cometer unha extravagancia parlamentaria. Vou dedicar a miña intervención a falar do tema que hoxe nos trae aquí, porque a min si que me interesa o que pasa no meu país. Obviamente, SUMAR comparte boa parte do que nos dixo hoxe aquí; de forma especial o enorme esforzo económico que está a facer o goberno de coalición do Partido Socialista e de SUMAR para aliviar a inaceptable carga que soportan os usuarios da Autoestrada do Atlántico. Nunca antes ningún Goberno puxo tantos recursos públicos para bonificar as abusivas peaxes que cobra a empresa privada que explota a AP 9. Pero tamén, señor Puente, neste punto temos unha diferenza. Bonificar peaxes con fondos públicos é, sen dúbida, un alivio para os usuarios, pero non soluciona o problema, porque o problema é a anomalía de que unha empresa privada, propiedade de fondos de inversión multinacionais —holandeses e norteamericanos— explote o eixo que articula territorialmente Galicia, o meu país. Explotar no dobre sentido da palabra: a concesión e a cidadanía.

Señor Puente, a empresa recoñeceu nas súas contas públicas que dende agora ata o ano 2048 vai cobrar peaxes por un importe de 9526 millóns de euros, 10 000 millóns de euros en peaxes ata que remate o período da concesión, escrito nas contas públicas do plan financeiro da empresa. Coa ratio actual de beneficios sobre ingresos, a empresa vai embolsarse 5000 millóns de euros en beneficios. É inaceptable, é unha obscenidade. Son beneficios desproporcionados que só se poden explicar porque a empresa explota en réxime de monopolio a única vía que articula o transporte por estrada en Galicia. Se garantiza un elevado nivel de usuarios a pesares de que cobra peaxes, como vostede dixo, as máis altas do Estado e claramente abusivas. Por iso, SUMAR cremos que a solución é recuperar para o público a Autoestrada do Atlántico. Non hai outra solución para acabar co espolio. E quero darlle a benvinda a o señor Celso Delgado, brillante deputado do Partido Popular, por incorporarse a este novo consenso do rescate da AP 9

Señor ministro, canto máis bonifiquemos as peaxes, máis usuarios vai ter a autoestrada e, polo tanto, máis cartos vai gañar e máis cartos lle vai custar aos presupostos do Estado. Vostede o sabe, pero eu creo que debe coñecelo todo o mundo. As bonificacións e as peaxes na sombra teñen un elevadísimo custo público que financia un enorme beneficio privado. Aquí vostede deu varias cifras e outros portavoces tamén. Eu as teño sumadas e digo que coas peaxes na sombra e as bonificacións

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 67

actuais, o Goberno ten comprometido 3400 millóns de euros ata o ano 2048; 3400 millóns de euros que van saír do peto de toda a cidadanía española para engrosar eses 5000 millóns de beneficios que van ter os fondos holandeses e canadenses, que son propietarios da empresa. Non estamos de acordo con este modelo de beneficios privados a conta do público. Por iso, dicimos que a solución é recuperar a Autoestrada do Atlántico para o público.

Pero non é só unha cuestión económica, é tamén fundamentalmente un modelo de transporte no que nós cremos. A mobilidade non debe ser unha área de negocio privado, senón que debe estar ao servizo da articulación económica e social dos territorios. En realidade, dos 165 375 quilómetros de estradas que hai en España, dos 17 660 quilómetros de vías de gran capacidade, só 865 quilómetros están xestionados por empresas privadas a través de concesións de peaxe e en 2026, cando remate a concesión Bilbao-Zaragoza, quedarán por debaixo de 600 quilómetros. Levamos tanto tempo pagando peaxes que nos esquecemos da anomalía que supón a propia existencia de autoestradas explotadas por empresas privadas. Parécenos normal, pero en realidade son tramos da rede estatal privatizados, explotados por lobbies da construción e fondos de investimento, moitos deles estranxeiros, que converten en negocio privado o que debería ser unha infraestrutura pública.

Señor Puente, non é casualidade —atento a isto que lle vou dicir— que a autorización de concesións para explotar autoestradas de peaxe en España só se fixera con Franco e con Aznar. E tampouco é unha casualidade que dende o ano 2018 non se prorrogara ningunha das concesións que foron vencendo, de tal forma —como dixo vostede— que 1029 quilómetros de autoestrada de peaxe pasaron a ser xestionados polo Estado. Por certo, que o Estado tamén tivo que rescatar da quebra as nove autoestradas que foron licitadas por Aznar e que tiveron un custo próximo aos 4000 millóns de euros de recursos públicos. Vou determe aquí. A relación de Aznar coas autoestradas é tan sinistra como o propio personaxe, porque foi un Goberno de Aznar o que prorrogou por vinte e cinco anos a concesión da AP 9, que xa debería ser pública e sen peaxes dende agosto do ano pasado; unha prórroga da concesión que hoxe xa sabemos que, ademais de inxusta, foi ilegal, tal como entende a Comisión Europea.

Vou citar de forma literal dúas frases da carta de emprazamento que lle dirixiu a vostede a Comisión Europea o 24 de abril deste ano. A primeira di: Al modificar y prolongar durante veinticinco años la concesión de la autopista AP-9, el Reino de España infringió los principios generales de igualdad de trato y de transparencia.

A segunda é aínda máis explícita contra o Goberno de Aznar. Literalmente: El verdadero objetivo de la prórroga de la AP-9 por veinticinco años era aumentar sustancialmente su valor para conseguir una venta futura más rentable.

Porque pasaron xa vinte e cinco anos e isto está prescrito, pero sen ningunha dúbida o expresidente Aznar merecíase unha investigación por presunta corrupción por estas decisións.

Para terminar, voume referir a un tema que se debateu hoxe aquí e noutra moción, que é o prezo que suporía recuperar para o público a Autoestrada do Atlántico. Existen metodoloxías diferentes para valorar unha compañía, pero, en realidade, unha compañía o que ten é un prezo de mercado que determina por cantos cartos está disposto a vendela o seu propietario e canto está disposto a pagar os que a queren comprar. E o sabemos, señor Puente, porque dende o ano 2016 producíronse múltiples operacións societarias en Itinere, que é o grupo onde está integrado Audasa, e, de todas elas, a valoración do total de Itinere, a empresa matriz de Audasa, está entre 1300 e 1500 millóns de euros. Como Audasa, a Autopista do Atlántico, apenas é o 60% do grupo Itinere, o valor de mercado que ten a autoestrada está entre 780 e 900 millóns de euros.

Señor Puente, vou rematar facéndolle dúas preguntas e espero que non sexan retóricas. Que é mellor para o Estado? Investir agora 800 millóns de euros para recuperar para o público a AP 9 ou gastarse 3400 millóns de euros de recursos públicos ata 2048 subvencionando unha empresa privada? Que é mellor para a cidadanía galega, investir agora ou seguir pagando 10 000 millóns de euros de peaxes ata o ano 2048?

Remato. Señor Puente, como alcalde de Valladolid, vostede demostrou de que lado está neste debate e non lle tremeu o pulso para recuperar para o público o servizo municipal da auga ou o aparcadoiro da Praza Maio, con resultados moi positivos para as arcas municipais e para a mellora do servizo. Hoxe, como ministro de Transporte, pedímoslle que faga o mesmo, que non lle trema o pulso para recuperar a Autoestrada do Atlántico para o público, dando fin a un espolio, a unha anomalía, a unha ilegalidade que dura xa máis de vinte anos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 68

Gracias, presidenta.

Señor Punte, voy a cometer una extravagancia parlamentaria. Voy a dedicar mi intervención a hablar del tema que hoy nos trae aquí, porque a mí sí me interesa lo que pasa en mi país. Obviamente, SUMAR comparte una buena parte de lo que usted nos ha dicho aquí; especialmente el enorme esfuerzo económico que está haciendo el Gobierno de coalición del Partido Socialista y SUMAR para aliviar la inaceptable carga que soportan los usuarios de la autopista del Atlántico. Nunca antes un Gobierno puso tantos recursos públicos para bonificar los peajes abusivos que cobra la empresa privada que explota la AP-9. Pero también, señor Punte, en este punto tenemos una enorme diferencia. Bonificar peajes con fondos públicos es sin duda un alivio para los usuarios, pero no soluciona el problema, porque el problema es la anomalía de que una empresa privada, propiedad de fondos de inversión multinacionales —holandeses y norteamericanos—, explote el eje que articula territorialmente Galicia, mi país. Explotar en el doble sentido de la palabra: la concesión y la ciudadanía.

Señor Punte, la empresa reconoció en sus cuentas públicas que desde ahora hasta el año 2048 va a cobrar peajes por un importe de 9526 millones de euros, 10 000 millones de euros en peajes hasta que termine el periodo de la concesión, escrito en las cuentas públicas del plan financiero de la empresa. Con la ratio actual de beneficios sobre ingresos la empresa se embolsará 5000 millones de euros en beneficios. Es inaceptable, es una obscenidad. Son beneficios desproporcionados que solo se pueden explicar porque la empresa explota en régimen de monopolio la única vía que articula el transporte por carretera en Galicia. Se garantiza un elevado nivel de usuarios a pesar de cobrar peajes; como usted dijo, los peajes más altos del Estado y claramente abusivos. Por eso, en SUMAR creemos que la solución es recuperar para el público la autopista del Atlántico. No hay otra solución para acabar con el expolio. Quiero desearte la bienvenida al señor Celso Delgado, brillante diputado del Partido Popular, por incorporarse a este nuevo consenso del rescate de la AP-9.

Señor ministro, cuanto más bonifiquemos los peajes más usuarios tendrá la autopista y, por lo tanto, más dinero ganará y más dinero les costará a los presupuestos del Estado. Usted lo sabe, pero creo que tiene que conocerlo todo el mundo. Las bonificaciones y los peajes en la sombra tienen un elevadísimo coste público que financia un enorme beneficio privado. Aquí usted ha dado varias cifras y otros portavoces también. Yo las he sumado y digo que entre los peajes en la sombra y las bonificaciones actuales el Gobierno ha comprometido 3400 millones de euros hasta el año 2048; 3400 millones de euros que saldrán de la hucha de toda la ciudadanía española para engrosar estos 5000 millones de beneficios que tendrán los fondos holandeses y canadienses, que son los propietarios de la empresa. Nosotros no estamos de acuerdo con este modelo de beneficios privados a cuenta de lo público. Por eso, decimos que la solución es recuperar la autopista del Atlántico para lo público.

Pero no es solo una cuestión económica, también es fundamentalmente un modelo de transporte en el que nosotros creemos. La movilidad no tiene que ser un área de negocio privado, sino que tiene que estar al servicio de la articulación económica y social de los territorios. En realidad, de los 165 375 kilómetros de carreteras que hay en España, 17 660 kilómetros son vías de gran capacidad y de ellos solo 865 kilómetros están gestionados por empresas privadas a través de concesión de peaje y en 2026, cuando concluya la concesión Bilbao-Zaragoza, quedarán por debajo de 600 kilómetros. Llevamos tanto tiempo pagando peajes que ya nos olvidamos de la anomalía que supone la propia existencia de autopistas explotadas por empresas privadas. Nos parece normal, pero en realidad son tramos de la red estatal privatizados, explotados por lobbies de la construcción y fondos de inversión, muchos de ellos extranjeros, que convierten en negocio privado lo que tendría que ser una infraestructura pública.

*Señor Punte, no es casualidad —y atento a esto que le voy a decir— que la autorización de concesiones para explotar autopistas de peaje en España solo se haya hecho con Franco y con Aznar. Tampoco es casual que en el año 2018 no se prorrogasen ninguna de las concesiones que fueron venciendo, de tal forma —tal y como ha dicho usted— que 1029 kilómetros de autopista de peaje pasaron a ser gestionados por el Estado. Por cierto, el Estado también tuvo que rescatar de la quiebra las nueve autopistas que fueron licitadas por Aznar, con un coste próximo a los 4000 millones de euros de recursos públicos. Me detendré aquí. La relación de Aznar con las autopistas es tan siniestra como el propio personaje, porque fue un Gobierno de Aznar el que prolongó por veinticinco años la concesión de la AP-9, que ya debería ser pública y sin peajes desde agosto del año pasado; una prórroga de la concesión que hoy ya sabemos que, además de injusta, fue ilegal, tal y como lo entiende la Comisión Europea. **(Aplausos).***

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 69

Voy a citar de forma literal dos frases de la carta de emplazamiento que le dirigió a usted la Comisión Europea el 24 de abril de este año. La primera dice: Al modificar y prolongar durante veinticinco años la concesión de la autopista AP-9, el Reino de España infringió los principios generales de igualdad de trato y de transparencia.

La segunda es aún más explícita contra el Gobierno de Aznar. Literalmente cito: El verdadero objetivo de la prórroga de la AP-9 por veinticinco años era aumentar sustancialmente su valor para conseguir una venta futura más rentable.

Porque pasaron ya veinticinco años y esto está muy fresco, pero sin duda el expresidente Aznar se merecía una investigación por presunta corrupción por estas decisiones. (Aplausos).

Para terminar, me referiré a un tema que se ha debatido aquí hoy y en otras mociones: el precio que supondría recuperar para lo público la autopista del Atlántico. Existen metodologías diferentes para valorar una compañía, pero, en realidad, una compañía tiene un precio de mercado que determina por cuánto dinero está dispuesto a venderla su propietario y cuánto está dispuesto a pagar el que la quiere comprar. Y lo sabemos, señor Puente, porque desde el año 2016 se produjeron múltiples operaciones societarias en Itinere, que es el grupo en el que se integra Audasa, y, de todas ellas, la valoración del total de Itinere, la empresa matriz de Audasa se sitúa entre 1300 y 1500 millones de euros. Como Audasa, la autopista del Atlántico, apenas supone el 60% del grupo Itinere, el valor de mercado que tiene la autopista está entre 780 y 900 millones de euros.

Señor Puente, terminaré haciéndole dos preguntas y espero que no sean retóricas. ¿Qué es mejor para el Estado, invertir ahora 800 millones de euros para recuperar para lo público la AP-9 o gastarse 3400 millones de euros de recursos públicos hasta 2048, subvencionando a una empresa privada? ¿Qué es mejor para la ciudadanía gallega, invertir ahora o seguir pagando 10 000 millones de euros en peajes hasta el año 2048?

Termino. Señor Puente, como alcalde de Valladolid, usted demostró de qué lado está en este debate y no le tembló el pulso para recuperar para lo público el servicio municipal de aguas o el aparcamiento de la plaza Mayor, con resultados muy positivos para las arcas municipales y para la mejora del servicio. Hoy, como ministro de Transportes, le pedimos que haga lo mismo, que no le tiemble el pulso para recuperar la autopista del Atlántico para lo público, dando por finalizado un expolio, una anomalía, una ilegalidad que dura ya más de veinte años. (Aplausos).

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

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra, en primer lugar, la señora Santana Perera, por un tiempo de siete minutos y medio.

La señora **SANTANA PERERA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Puente, se imaginará usted que nosotros no venimos a esta comparecencia a participar en el circo del Partido Popular. Les recordamos a sus señorías de la derecha que llevan treinta y siete años gobernando casi ininterrumpidamente en Galicia, que la privatización de las autopistas la empezó el señor Aznar y que la recuperación de la AP-9 fue bloqueada sistemáticamente por un tal M. Rajoy que se negó siquiera a que pudiéramos tener un debate en esta Cámara y obligando a los gallegos y a las gallegas a seguir pagando uno de los peajes más caros de Europa. Siguen ustedes, como entonces, queriendo tratar a la gente como idiotas. Creo que, a ustedes, señorías del Grupo Popular, les importa un carajo lo que pase con la AP-9 y la movilidad en Galicia, pero tienen aquí una oportunidad de volver a jugar esta batallita bipartidista, como hemos visto a lo largo de toda la mañana, con esos casos de corrupción y el «y tú más», a ver cuál de los dos partidos es más corrupto.

Sinceramente, ya que le tenemos aquí, señor Puente, nosotras queríamos aprovechar para abordar una cuestión que a mi grupo político —y no creo que solo a mi grupo político, sino a gran parte de la ciudadanía, independientemente de lo que vote en las urnas— le preocupa, y es que a principios de este mes usted anunciaba en el programa *Hora 25* que su ministerio prevé acabar con la gratuidad del transporte público una vez finalice el año 2024. Es decir, que la intención del Ejecutivo, del cual usted forma parte, es acabar con una de las políticas que ha sido más valorada en los últimos tiempos por la ciudadanía, y que acometió el Gobierno de coalición en la pasada legislatura.

Es cierto que usted es nuevo en el Consejo de Ministros, señor Puente, y también es cierto que la cartera que usted ocupa no se ha caracterizado por su valentía. Nosotras creemos que usted debe estar dando gracias por que no le hayan tocado las competencias de vivienda viendo el disgusto y el descontento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 70

que tiene la ciudadanía de nuestro país —lo demostró el otro día saliendo a la calle— por las políticas rentistas que está desarrollando su Ejecutivo y, en concreto, la ministra «casera», Isabel Rodríguez.

Es cierto que usted merece una oportunidad, al margen de lo que hicieran sus antecesores. Creemos que con las competencias que usted tiene debería escuchar a la ciudadanía, porque el transporte público y gratuito, señor ministro, no es nada más y nada menos que la mayor conquista lograda por la ciudadanía de este país en décadas, si hablamos en términos de movilidad pública y sostenible. Esta medida, que fue inicialmente pensada para combatir la inflación, ha tenido efectos absolutamente espectaculares en términos de incorporación de la sociedad a la movilidad pública, pero también en el alivio a los bolsillos de los españoles y las españolas y en la reducción de emisiones contaminantes vinculadas al tráfico. Solo en el primer año de funcionamiento, señor Puente, la gratuidad del transporte público logró más usuarios que nunca. De hecho, aumentó casi en un 20% el número de usuarios y usuarias del transporte público. Eso en el año 2023, pero, si hablamos del año 2024, en verano conocíamos también un dato muy significativo, y es que el número de usuarios ha aumentado un 7% con respecto a los datos del año 2023. La aprobación de la gratuidad del transporte público ha hecho que tengamos cifras récord: 5100 millones de usuarios del transporte público en el año 2023 y se prevé que aumente unos 400 millones más de aquí a que finalice el año 2024. Haga usted los cálculos, señor ministro, de lo que esto significa en la reducción de emisiones en un país en que la mayor parte de nuestro territorio está en riesgo de desertificación por una crisis climática que aún hoy algunos niegan.

Como decíamos, señor ministro, nosotros no hemos venido aquí a participar de ningún circo, sino a poner sobre la mesa propuestas como siempre ha hecho nuestro grupo. Señor ministro, yo represento una tierra que es Canarias, en la cual hemos gozado a lo largo de todo este tiempo de este transporte público y gratuito y queremos mantener estas condiciones para la ciudadanía de Canarias. Por eso vengo aquí a hablarle de un instrumento que se aprobó justo aquí, en el Parlamento estatal, que es el Régimen Económico y Fiscal de nuestra tierra. En Canarias hay 750 000 personas en vulnerabilidad; además, tenemos unas condiciones de insularidad que dificultan muchísimo la movilidad de nuestra población. Por lo tanto, a nosotros no se nos ocurre una mejor manera que utilizar el Régimen Económico y Fiscal, el REF, para que se garantice que el transporte público siga siendo gratuito en Canarias, un territorio, señor Puente, que tiene el 80% de su superficie en riesgo de desertificación.

Creo que podría usted coger el teléfono, llamar al presidente, el señor Clavijo, y decirle que se pueden poner a trabajar conjuntamente para que el transporte público y gratuito quede recogido en nuestro REF, y así los canarios y canarias no se tengan que preocupar por si tienen o no dinero en el bolsillo para poder tener una movilidad pública garantizada. Si usted realmente quiere demostrar que su Gobierno tiene la predisposición de hacer políticas de transporte diferentes a las que nos ha hecho a lo largo de todo el tiempo la derecha, está usted en disposición de hacerlo. ¿Está usted dispuesto a garantizar a los canarios que el transporte público ha venido para quedarse? Y no solo para los canarios y canarias —que, por supuesto, queremos seguir manteniendo el derecho que hemos conquistado—, sino también ampliarlo al resto de la ciudadanía de nuestro país.

Gracias, señor ministro. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Santana.

Tiene ahora la palabra por parte del Grupo Parlamentario Mixto el señor Rego Candamil por un tiempo de cinco minutos.

El señor **REGO CANDAMIL**: Obrigado, señora presidenta. Moi boa tarde. Señor ministro, debatemos aínda a semana pasada sobre este asunto e por tanto, eu non vou reiterar os argumentos, especialmente en relación coa importancia que a AP-9 ten para o noso país, para Galiza, e por tanto, tamén a consecuencias que implica ter unha autoestrada coas peaxes máis altas do Estado español e cunha concesión de longa duración de setenta e cinco anos para todos os galegos e galegas e para o tecido produtivo e empresarial do noso país. Vostede mesmo fixo referencia a iso, por tanto, parto de que é consciente de que é así e ademais recoñeceu que isto é unha inxustiza, unha inxustiza que se estende a discriminación cando constatamos datos que vostede acaba de facilitar que no período 2018—2023 mil vinte e nove quilómetros de autoestradas de peaxe pasaron a ser libres sen pagamento. En canto na Galiza, continuamos con máis de douscentos quilómetros, que articulan o conxunto do noso país, en que temos que continuar pagando peaxe se non o remediamos, se non o remediamos, e espero que si o fagamos, até o ano 2048.

É unha inxustiza e é unha discriminación. Vostede recoñece isto, e no entanto, pois continúa asegurando que non é posíbel o rescate. Nós dicímoslle que si. Para iso, para que non sigamos falando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 71

nin sobre estudos de parte nin sobre vaguidades, lle pedimos máis unha vez, esperemos que hoxe sexa aprobada de novo esta moción, que o Ministerio faga un estudo propio, que cuantifique cal vai ser o custo desa recuperación para o público da AP-9. Nós temos a certeza de que vai ser non só beneficiosa para os galegos e galegas, que si, senón tamén vantaxosa para as arcas públicas. E aquí xa se deron algúns datos. Eu mesmo os dei onte na defensa da moción do Bloque Nacionalista Galego.

A cuantificación que se fai das bonificacións que xa existían até o ano 2048 sobrepasa os dous mil trescentos millóns de euros. Se a iso engadimos as peaxes na sombra, estamos falando dunha cantidade que supera os tres mil millóns de euros. Por tanto, estamos falando de contías que, practicamente con absoluta certeza, van sobardar, o que pode implicar o custo de recuperación desa autoestrada para alén de que está no horizonte, e todos o sabemos porque hai precedentes, que hai un procedemento de infracción da Comisión Europea que se vostedes o levan ao Tribunal de Xustiza da Unión Europea, non deberían facelo, vai acabar cunha sentenza que obrigue a recuperar a AP-9. Non nos obriguen aos galegos e galegas a continuar pagando, actúen por propia iniciativa.

En segundo lugar, en relación coas bonificacións que vostede di que son sen precedente. Si, ten razón. Son bonificacións sen precedentes. Houbo outras anteriores que foron moi parciais. Estas son de carácter xeral, o BNG levou, como sempre fixo, a proposta á negociación co Partido Socialista dunha AP-9 galega libre de peaxes. Pero nós somos conscientes de que cando se trata de negociar entre as partes, pois hai que buscar un punto de encontro e ese punto de encontro posíbel foi esas bonificacións, que están en vigor desde o ano 2021 e que foron moi útiles para aliviar a carga dos galegos e galegas e agradecémoslles sinceramente que vostede se comprometese aquí e que cumprise xa, aprobando o trámite de urxencia, para que se poñan en marcha canto antes as previstas no acordo de investidura BNG-Partido Socialista do ano 2023, que se poñan en marcha este ano, porque creo que o conxunto dos galegos e galegas nolo van agradecer, pero tamén insistimos que esta non pode ser a solución definitiva. A solución definitiva é o rescate.

En relación coa transferencia, en fin, eu se quere doulle a volta ao argumento, non vou entrar en que é máis importante, pero doulle a volta ao argumento. ¿Vai funcionar peor porque estea mal da Administración galega? Eu estou seguro que non. E non me diga que agora goberna o Partido Popular porque este tipo de cuestión non se poden valorar en función de quen goberna en cada momento. Para alén de que teña vostede a certeza que, coñecidas as tendencias, o Partido Popular ten os días contados no Goberno galego. Non lle caiba ningunha dúbida de que non van permanecer moito tempo no Goberno galego.

E unha última cuestión que, como vexo é que acabo o tempo, pois seguramente farei referencia a ela na réplica. En todo caso, alegrámonos de que o Partido Popular rectificase as súas políticas en relación coa AP-9 a dúbida que nos queda é si é unha rectificación sincera ou simplemente porque agora están na oposición e actúan de maneira diferente que cando están no goberno. Moito obrigado.

Gracias, señora presidenta.

Buenas tardes. Señor ministro, debatimos ya la semana pasada este asunto. Por lo tanto, no voy a repetir los argumentos, especialmente en relación con la importancia que tiene la AP-9 para nuestro país, para Galicia, y, por lo tanto, las consecuencias que implica tener una autopista con los peajes más elevados del Estado español y con una concesión de larga duración, de setenta y cinco años, para todos y todas las gallegas y todo el tejido productivo industrial del país. Usted ya ha hecho referencia a ello, por lo tanto, parto del hecho de que es consciente de que es así.

Además, ha reconocido que esto es una injusticia, una injusticia que se extiende a la discriminación cuando constatamos —datos que usted acaba de facilitar— que en el período 2018-2023 1029 kilómetros de autopistas de peajes pasaron a ser libres, sin pago, mientras que en Galicia continuamos con más de 200 kilómetros que articulan el conjunto de nuestro país en los que tenemos que seguir pagando peajes. Si no lo remediamos —y espero que sí lo hagamos antes del año 2048— es una injusticia y es una discriminación. Usted reconoce esto y, sin embargo, sigue asegurando que no es posible el rescate, y nosotros decimos que sí. Para ello, para que no sigamos hablando ni de estudios de parte ni vaguedades, le pedimos una vez más —y esperemos que hoy sí se apruebe esta moción— que el ministerio haga un estudio propio para que cuantifique cuál será el coste de esta recuperación para el público de la AP-9.

Nosotros tenemos la certeza de que será no solo beneficioso para gallegos y gallegas, que lo será, sino también una ventaja para las arcas públicas. Aquí ya se han dado datos, incluso los que ha mostrado el Bloque Nacionalista Galego en la moción de ayer. La cuantificación que se hace de las bonificaciones que ya existían hasta el año 2048 supera los 2300 millones de euros, y si a eso le añadimos los peajes,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 72

estaremos hablando de una cantidad que supera los 3000 millones de euros. Por lo tanto, hablamos de cuantías que prácticamente, con absoluta certeza, van a mejorar lo que puede implicar el coste de recuperación de las autopistas privadas, más allá de que en este horizonte —y todos lo sabemos, puesto que hay precedentes— hay un procedimiento de infracción de la Comisión Europea, que si ustedes lo llevan al Tribunal de Justicia de la Unión Europea —no deberían hacerlo—, acabará con una sentencia que obligue a recuperar la AP-9. No nos obliguen a los gallegos y gallegas a seguir pagando. Actúen por propia iniciativa.

En segundo lugar, en relación con las bonificaciones, usted dice que no tienen precedentes. De acuerdo, tiene razón, son bonificaciones sin precedentes. Ha habido otras anteriores muy parciales y estas son de carácter general. El BNG, como siempre lo hizo, llevó la propuesta a la negociación con el Partido Socialista de una AP-9 gallega libre de peajes. Somos conscientes de que cuando se trata de negociar entre las partes, hay que buscar un punto de encuentro, y este punto de encuentro posible fueron estas bonificaciones que están en vigor desde el año 2021 y que fueron útiles para aliviar la carga de gallegos y gallegas. Le agradecemos sinceramente que usted se haya comprometido aquí y que haya cumplido aprobando el trámite de urgencia para que se tomen en marcha cuanto antes las previstas en el acuerdo de investidura BNG-Partido Socialista del año 2023, que se pongan en marcha este año, puesto que el conjunto de gallegos y gallegas nos lo agradecerá. Insistimos, esta no puede ser la solución definitiva; la solución definitiva es el rescate.

En relación con la transferencia, si quiere puedo dar la vuelta al argumento. No voy a entrar en qué es más importante, pero le doy la vuelta al argumento. ¿Funcionará peor porque esté en manos de la Administración gallega? Estoy seguro de que no. Y no me diga que ahora gobierna el Partido Popular, porque este tipo de cuestiones no se pueden valorar en función de quién gobierna en cada momento; más allá de que usted tenga la certeza de que, conocida la tendencia, el Partido Popular tiene los días contados en el Gobierno gallego. No le quepa duda alguna de que no van a permanecer mucho tiempo en el Gobierno gallego.

Hay una última cuestión que, como veo que se me acaba el tiempo, seguramente haré referencia a ella en la réplica. En todo caso, nos alegramos de que el Partido Popular rectificase sus políticas en relación con la AP-9. La duda que nos queda es si es una rectificación sincera o si simplemente es porque ahora están en la oposición y actúan de manera diferente a cuando estaban en el Gobierno.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Otero Rodríguez por un tiempo de diez minutos.

Cuando quiera.

La señora **OTERO RODRÍGUEZ**: Grazas, presidenta, señorías, ministro. A verdade, señor Delgado, que defraudoume vostede, non? Porque a verdade é que sacar a corrupción neste debate dá unha idea cabal de dúas cousas: do pouco que lle importa a corrupción no seu partido político e do pouco que lle importa tamén Galicia porque, señorías, vostede O coñece, pero sabe que eu veño, eu veño dunha provincia onde o Partido Popular, nomeadamente a presidenta provincial do Partido Popular en Lugo, por orde do señor Feijóo, levou ao xulgado anónimos falsos para acabar coa carreira política dos seus adversarios. E aquí, señorías, vailles acontecer o mesmo que aconteceu alí en Galicia, que a vostedes se lles caerán todas as falsidades que difunden a diario e dígolles unha cousa máis, coma sempre, non pedirán perdón polas súas mentiras. Estamos máis que acostumbrados, pero a verdade é que xa sabemos como actúan vostedes e como actuamos nós, ante os supostos casos de corrupción.

Miren, onte, o señor Puig, o que eu lle teño grande aprecio, dicía que non quería falar de cronoloxía dos feitos e que quería falar de quilometraxe; é verdade que levamos percorrido moitos quilómetros no debate da transferencia da AP-9, pero é verdade é que hai que poñer tamén unha cronoloxía a estes feitos e falar da hipocrísia do Partido Popular, e nomeadamente do señor Feijóo, co tema que ten que ver coa AP-9.

Gracias, presidenta.

Señor Delgado, me ha defraudado usted, porque sacar la corrupción en este debate da una idea cabal de dos cosas: lo poco que le importa la corrupción a su partido político y lo poco que le importa también Galicia. (Aplausos). Señorías, ustedes lo conocen, pero usted sabe que yo vengo de una provincia en la que el Partido Popular nombró a la presidenta provincial del Partido Popular en Lugo por orden del señor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 73

Feijóo y llevó al juzgado acrónimos falsos para acabar con la carrera política de sus adversarios. (Aplausos). Aquí, señorías, les va a suceder lo mismo que ha sucedido allí en Galicia: a ustedes se les caerán todas las falsedades que difunden a diario. Les digo una cosa más: como siempre, no pedirán perdón por sus mentiras. Estamos más que acostumbrados, pero la verdad es que ya sabemos cómo actúan ustedes y cómo actuamos nosotros ante los supuestos casos de corrupción.

Bien. Ayer el señor Puig, a quien yo tengo gran aprecio, decía que no quería hablar de cronología de los hechos, que quería hablar de kilometraje. Es verdad que llevamos recorridos ya muchos kilómetros en el debate de la transferencia de la AP-9, pero es cierto que también hay que poner cronología a estos hechos y hablar de la hipocresía del Partido Popular y, sobre todo, del señor Feijóo con el tema que tiene que ver con la AP-9.

Quiero recordar que en el año 2000 fue el señor Aznar el que prorrogó esta concesión hasta el año 2048. En el año 2003 el señor Aznar privatizó Audasa, y quiero recordar que en ese momento Feijóo era concelleiro de Infraestructuras en la Xunta de Galicia y no dijo ni mu ante esta privatización. **(Aplausos)**. Posteriormente, en el año 2007, siendo el señor Núñez Feijóo diputado autonómico en la oposición —estaba gobernando el presidente Touriño y había también un presidente socialista aquí en Madrid—, se le ocurrió la idea, solo cuatro años después, de empezar a pedir la transferencia.

Como digo, cuatro años después de haber privatizado Audasa, al señor Feijóo se le ocurrió solicitar la transferencia. Pero, claro, ahí está la herencia. Lo pidió en el año 2007, y después, cuando llegó a la Xunta de Galicia, también lo hizo con una campaña de bulos y mentiras. Esa también es la herencia del señor Feijóo. **(Aplausos)**. Todos y todas nos acordamos de aquella campaña de elecciones autonómicas. Por cierto, en este año 2003, con una acción del señor Aznar y el silencio cómplice del señor Feijóo, cuando Aznar privatizó esta empresa al poner en venta las condiciones a la concesión no se reservó ese margen de maniobra, eso que conocemos como la acción de oro. Claro, que estábamos en ese momento en el que el Partido Popular privatizaba empresas, en el momento en que se privatizó Inespal —yo vengo de la comarca de La Mariña—, y no fueron ni siquiera capaces de reservarse esa acción de oro.

Por lo tanto, después de que el señor Feijóo llegara a la Xunta de Galicia se olvidó de pedir esa transferencia. Después, ¿qué hacían en el Parlamento de Galicia cuando se trataba el tema de la transferencia? Muchas veces, el Grupo Popular votaba en contra de instar esa transferencia y, después, en algún momento decidió votar a favor de esa transferencia en el Parlamento de Galicia, porque sabían que cuando esa iniciativa llegara aquí, a Madrid, habría dos gallegos, uno que era presidente del Gobierno de España y otra que, en un momento, fue ministra y, después, presidenta de esta casa, que se dedicaron a vetar, incluso, la toma en consideración de esta ley. Esos son los antecedentes que tiene el Partido Popular. Ustedes bloquearon —repito— hasta en dos ocasiones el debate de esta toma en consideración en este Congreso de los Diputados, y se desbloqueó este debate cuando en el año 2018 Pedro Sánchez llegó al Gobierno de España. Estas cosas hay que recordarlas, señorías. **(Aplausos)**. También fue a partir de junio de 2018 cuando al señor Feijóo le entraron esas prisas por solicitar transferencias al Estado. Yo les quiero dar un dato: el señor Feijóo, en todos sus años de mandato, consiguió cero transferencias para Galicia. Y lo peor no es que no las consiguiera, es que ni siquiera las solicitó, y por ese ritmo también va el señor Rueda.

Hablando de ese texto que ahora está en esta Cámara, esa proposición de ley orgánica de transferencia, quiero recordarles —yo fui ponente de ese texto en el Parlamento de Galicia— que allí solo lo impulsaron cuando se dieron cuenta de que el señor Feijóo no gobernaría aquí en España —miren las fechas de la tramitación de este proyecto de ley orgánica en el Parlamento de Galicia—. Cuando se dieron cuenta de que el señor Feijóo no gobernaría aquí en España, fue cuando lo impulsaron en el Parlamento de Galicia para que viniera aquí. Ustedes quieren ese impulso para la tramitación de esa ley orgánica, y yo les digo: lo van a tener. En el Parlamento de Galicia, por la mayoría absoluta que tiene el Grupo Popular, se ventilaron en una ponencia de menos de cinco minutos el asunto, sin tener en cuenta las enmiendas; ni siquiera valoraron ni estudiaron las enmiendas que presentamos otros grupos políticos.

El señor Feijóo ahora pide transferencia y rescate de esta autopista, pero quiero recordarles también que cuando el señor Feijóo tuvo la posibilidad de rescatar las autovías gallegas no lo hizo. En el año 2014 —usted, como yo, lo sabe— cuando determinadas concesionarias de las autovías de Salnés, Barbanza y Celanova solicitaron a la Xunta de Galicia 205 millones de euros más porque el tráfico de vehículos era inferior al esperado, ¿qué hizo la Xunta de Galicia? ¿Qué hizo el señor Feijóo? ¿Por qué no rescató esas autovías en el año 2014? Hubiera salido mucho más beneficioso económicamente a todos los gallegos y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 74

las gallegas? ¿Por qué acudió al rescate de esas concesionarias y no acudió al rescate del bolsillo de los gallegos y las gallegas? Cuando esas concesionarias le solicitaron el reequilibrio económico a la Xunta de Galicia —por cierto, este reequilibrio económico no estaba permitido por los pliegos, no estaba permitido por la normativa—, ¿qué hizo el señor Núñez Feijóo para salir en auxilio de estas concesionarias? Pues, por la puerta de atrás, vía ley de acompañamiento de los presupuestos generales de la Xunta del año 2014, modificó las reglas de juego. A mitad del partido modificó las reglas de juego para salvar a esas concesionarias, lo que nos supuso 205 millones de euros más y 44 millones más de sobrecoste a los gallegos y las gallegas (**aplausos**), y no lo dice el Partido Socialista, lo dice el informe del Consello de Contas, como ustedes bien saben. Feijóo, todo un experto en sobrecostes.

Ustedes ahora piden transferencia y rescate, y nosotros, desde luego, no estamos en contra de ello, pero hoy en día hay que ser también sensatos. Hay un procedimiento abierto en la Comisión Europea —la gente que ha intervenido antes que yo ya lo ha dicho— y habrá que esperar a que se decrete si esa prórroga concedida hasta el año 2048 es ilegal o no, porque, por mucho que quieran el señor Rego y el señor Lago, la ilicitud o la ilegalidad o legalidad no la marcamos nosotros, sino que vendrá dictaminada cuando la Comisión Europea termine ese expediente.

Por lo tanto, nosotros, agradecemos mucho al ministerio esa responsabilidad, esos cálculos rigurosos y que adopte las decisiones teniendo en cuenta todas las consecuencias que puedan resultar de adoptar una solución u otra. Mientras, ¿en qué se está trabajando? Ahí están, desde el año 2021, esas bonificaciones históricas en los peajes de la AP-9. Nunca ningún Gobierno —lo dijo también el señor Lago— puso tanto dinero. Bueno, es que nadie puso ni un euro para bonificar esos peajes; fue este Gobierno, en el año 2021, el que llevó a cabo esas bonificaciones históricas en los peajes. Quiero recordar que fue ese Gobierno socialista, porque el mecanismo para llevarlo adelante fueron los presupuestos generales del año 2021, y ahí no contamos con el apoyo del Bloque Nacionalista Gallego ni tampoco con el del Grupo Popular. (**Aplausos**).

Agradecemos, desde luego, ese anuncio de que se van a ampliar esas bonificaciones —está en el acuerdo de investidura entre el Partido Socialista y el Bloque Nacionalista Gallego— y agradecemos la sensibilidad que está teniendo también el ministerio con Galicia. Lo que pedimos a la Xunta de Galicia y al señor Feijóo es que apliquen lo mismo en Galicia. En Galicia hay dos autovías con peajes, la AG-55 y la AG-57, y no tienen bonificaciones parecidas, ni de lejos, a las que tiene la AP-9 y que pone en marcha este Gobierno. Por tanto, yo les pregunto si van a instar a sus compañeros en la Xunta a que hagan esas mismas bonificaciones en esas dos autovías que son de titularidad gallega, la AG-55 y la AG-57. (**Aplausos**). Por cierto, engañaron a los gallegos: la AG-55 iba a ser libre de peajes y, después, tiene unos peajes. Apliquen a estas autovías que son de titularidad autonómica los mismos peajes que está aplicando el Gobierno de España en la AP-9. Por tanto, mucha es la hipocresía del Partido Popular en muchos temas, pero sobre todo en el de la AP-9.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Otero.

En nombre del Gobierno, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible tiene la palabra.

Cuando quiera.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Muchas gracias, presidenta.

La verdad es que ya empiezo a acostumbrarme a que se pida una comparecencia para hablar de un tema y que algunos grupos empleen más de la mitad de su tiempo para hablar de otros. Fíjense en que yo, que soy un parlamentario nuevo, a veces tengo la sensación de que hay más rigor —y lo digo con pesar— en alguna comunidad de propietarios, en sus debates, en sus asambleas, que en el Parlamento de España, y lo digo con tristeza. Hay un tema y, por tanto, cíñanse ustedes a la cuestión.

Pero a mí no me gusta eludir ninguno de los asuntos que se abordan. El señor Delgado me reprocha, en la mitad del tiempo que tenía para dedicarle a la AP-9, el caso Koldo; me lo reprocha, a mí, y me lanza un reproche consistente en decirme que la auditoría que he encargado en el ministerio es insuficiente. Fíjese, señor Delgado, su partido se ha visto afectado a lo largo de su historia por numerosos casos de corrupción. El relato es enorme —yo no lo voy a reproducir—, se remonta a la propia fundación del Partido Popular. Les recuerdo que el primer caso de corrupción en España fue el denominado caso Naseiro, allá por el año 1992. Con ocasión de aquel caso de corrupción, Vicente Sanz le decía entonces a Eduardo Zaplana, en unas escuchas que luego se anularon —es verdad que perseguirles a ustedes en el ámbito

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 75

judicial en casos de corrupción ha sido siempre especialmente difícil—: Estoy en política para forrarme. Fíjense dónde ha acabado el señor Zaplana.

Pero yo le voy a lanzar una pregunta, señor Delgado —no quiero hacerle el recordatorio—: ¿en alguno de sus múltiples casos de corrupción, en alguno o en uno, alguna vez iniciaron ustedes alguna investigación interna como la que he hecho yo en mi ministerio? **(Aplausos)**. Por favor, si lo hicieron, estoy dispuesto a pedir disculpas, a reconocer que ustedes, cuando les ha afectado algún caso de corrupción, han tenido un comportamiento ejemplar y han tomado la decisión de investigar por su cuenta; si no, la auditoría le parecerá insuficiente, pero es bastante más de lo que ha hecho nunca el Partido Popular en ninguno de los casos de corrupción que le han afectado. A usted le parece insuficiente, pero a algunos les ha parecido excesiva.

Mire, y se lo digo con todo respeto —entro en el tema que es objeto de esta comparecencia—, que hayan sido ustedes los promotores de esta comparecencia demuestra, a mi juicio, un grado de desfachatez descomunal, y diría que insuperable. La semana pasada quisieron ustedes convencernos de que no sabían lo que votaban y hoy lo que pretenden es que ignoremos su pasado y les ayudemos a reescribir su papel en esta historia. Pues conmigo no cuenten. Se lo voy a decir muy claro: el único culpable de que Galicia sea la comunidad autónoma de España con el mayor número de kilómetros de peaje y de que el fin de la concesión de la AP-9 esté fijado en el año 2048, setenta y cinco años después de su inicio, es el Partido Popular. **(Aplausos)**. Una cosa es que quieran ustedes pasar por tontos y otra que nos tomen por tontos a los demás. A ese juego no me presto.

Es verdad que la estrategia no es nueva, y no es que tiren la piedra y escondan la mano, es que buscan culpar a los demás de lo que son sus propias tropelías o atribuirse el mérito de la solución de los problemas que ustedes causan, es decir, es el papel de bombero pirómano que tan habitualmente ejercen. Lo hicieron, por ejemplo, en Murcia, donde quisieron colgarse la medalla de que el AVE llegara soterrado a la ciudad de Murcia, después de que ustedes fueran los que apalearon a los vecinos que se manifestaban en pro del soterramiento. El otro día veía al senador del Partido Popular, que entonces era delegado del Gobierno, participar en un foro, creo que en Navalmoral de la Mata, como experto en materia de soterramientos. Fue a contarles la experiencia, y me preguntaba yo: ¿qué les irá a contar a los murcianos, que él se encargó como delegado del Gobierno de apalea a los murcianos cuando pedían el soterramiento? **(Aplausos)**. Porque esa es toda su experiencia en la materia. Y lo siguen haciendo ahora instrumentalizando las incidencias ferroviarias que hemos padecido, a sabiendas de que fueron ustedes los que abandonaron el tren durante los siete años en los que gobernó Mariano Rajoy. Y es que serían ustedes capaces de robarle las llaves del cielo a San Pedro y luego reprobarle por ser un portero negligente.

Son ustedes capaces de casi cualquier cosa, y con la AP-9 pretenden algo semejante. Mire, en el momento actual a mí no me corresponde valorar la legalidad de aquella prórroga de veinticinco años —esto lo lanzo también al resto de grupos—, pero parece razonable inferir que si la concedieron fue porque sabían que poco después iban a privatizar la Empresa Nacional de Autopistas y que con ello lo que hacían era aumentar el precio de la operación a costa de los usuarios. Es decir, ustedes hicieron caja a costa de los gallegos. Eso es lo que hicieron en el año 2000. Tampoco voy a referirme a la empresa adjudicataria, cuyo presidente, Luis del Rivero, era un asiduo de la calle Génova y del tesorero de su partido, el señor Bárcenas, con el que reconoció haberse visto en numerosas ocasiones. Ustedes saben mucho de los encuentros que tienen los demás con no sé quién, pero de los que tienen algunos con ustedes no tienen recuerdo. Es bien sabido que el roce hace el cariño.

Pero lo evidente es que los culpables de que la AP-9 siga siendo una autopista de peaje tienen nombres y apellidos. Ustedes y solo ustedes decidieron la prórroga. Por eso yo no me he referido a la prórroga que acordó el Partido Socialista y que hubiera concluido en el año 2023, porque si ustedes no hubieran prorrogado la concesión hasta 2048, yo no estaría aquí hablando de este tema en este momento. Por tanto, es un dato absolutamente ocioso. Aznar era entonces el presidente del Gobierno; Álvarez Cascos, primero vicepresidente y luego ministro de Fomento; Fraga era el presidente de la Xunta y Feijóo su conselleiro de Ordenación del Territorio. Estábamos en 2003, era el año del trío de las Azores y, por lo visto, también era el año del cuarteto de la AP-9. ¿Le ha preguntado a su líder por qué no se opuso a la privatización y pidió en ese momento la transferencia de la titularidad de la autopista? Porque lo tiene usted muy cerca. ¿O por qué ha impedido recientemente que el Parlamento de Galicia investigue las circunstancias que rodearon la concesión y su privatización? ¿Por qué? ¿Por qué se han opuesto ustedes a ese debate en el Parlamento gallego? Cada vez que un gallego pague peaje debe saber quiénes son los responsables.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 76

Es verdad que siendo presidente de la Xunta se convirtió el señor Feijóo, por arte de magia, en el adalid de la transferencia, pero de alguna manera tenía que ocultar que fue cómplice necesario de la prórroga y de la privatización. Tampoco recuerdo que sufriera mucho cuando la ministra de entonces, la señora Ana Pastor, dio calabazas al traspaso. Es que fue su ministra, del Partido Popular, la que se opuso al traspaso de la competencia. Más allá de decir el señor Feijóo que la decisión de Ana Pastor había sido un error y que lo lamentaba, porque era su amiga personal, no dijo gran cosa. Supongo que el señor Rueda tendrá palabras más gruesas hacia mí en relación con este asunto de las que tuvo el señor Feijóo hacia la ministra Ana Pastor. Lo que sí hizo el señor Feijóo, en cambio, fue presumir de que con él al frente de la Xunta esta dejaba de contribuir a las bonificaciones. Su argumento era que no iba a destinar el dinero público de los gallegos a una autopista estatal para que la concesionaria se enriqueciera injustamente. Es que hay que reírse, señorías.

Señor Delgado, hagamos un ejercicio de imaginación. Supongamos que se transfiriera la titularidad de la autopista. ¿Mantendría la Xunta las bonificaciones actuales a cargo de sus presupuestos? Llegados al caso, ¿pagaría la Xunta el rescate? ¿Asumiría su mantenimiento? ¿Es eso lo que nos están pidiendo? ¿O lo que pretenden es que sea este Gobierno el que asuma todos los costes y proceda al traspaso para que luego ustedes puedan volver a privatizarla y dar otro pelotazo? ¿De verdad cree que a los gallegos les importa más la titularidad de la infraestructura que lo que, por su culpa, tienen que seguir pagando?

Mire, nuestra política de peajes y la suya son no diferentes, sino opuestas. Conocemos muy bien cuál fue la gestión en materia de peajes de los Gobiernos del Partido Popular. Ustedes impulsaron las autopistas radiales que acabaron en quiebra y que tuvimos nosotros que rescatar. Prorrogaron sistemáticamente, y mucho antes de que vencieran, las concesiones, un total de ochenta y siete años, durante los Gobiernos de José María Aznar, entre 1996 y 2004: de 2021 a 2050, veintinueve años, la AP6, esencial para la comunicación en Asturias.; de 2023 a 2048, veinticinco años, la AP-9, clave para la vertebración de Galicia; de 2011 a 2026, quince años, la AP-68, de Bilbao a Zaragoza, o de 2006 a 2019, trece años, la AP-7, en la Comunidad Valenciana, por suerte ya sin peaje. Y en estos años también tomaron decisiones gravosas para los ciudadanos de Castilla y León, porque en 1999 decidieron prorrogar la AP-6 desde 2018 hasta, al menos, 2029 y que las infraestructuras de alta capacidad que llegasen a Ávila y Segovia, la AP-51 y la AP-61, fueran de peaje en lugar de gratuitas. Se ve que tenían prisa por prorrogar las concesiones que no vencían en muchos años. ¿Puede usted decirme que ganó la ciudadanía con esas decisiones? ¿O quizás ganaron solo unos pocos a costa de todos los demás? Y aunque ahora se escandalicen, desarrollaron estudios sobre la implementación del pago por uso entre el año 2012 y el año 2018. Ahora que están en la oposición no quieren saber nada, pero esos estudios están ahí y los realizaron ustedes. No adoptaron ninguna decisión para las primeras concesiones que iban a finalizar a partir del año 2018, empezando por la AP-1, en Burgos. ¿No estaban preocupados entonces de que los autónomos, transportistas y ciudadanos en general tuvieran que pagar peajes en las autopistas? Porque en ese momento pagaban muchos más peajes que hoy.

Frente a esta gestión, la nuestra. No hemos prorrogado ningún contrato concesional. Hemos liberado 1029 kilómetros de autopistas de peaje que han llegado al final de su concesión, y donde aún se cobra peaje estamos trabajando para aliviar a los ciudadanos de esa carga, con rebajas y bonificaciones. En estos años el Gobierno no solo no ha incrementado el coste por uso vía peaje de la red de carreteras, sino que además ha decidido apostar por impulsar alternativas de transporte de viajeros por carretera, volcándose fuertemente en el ferrocarril, con más servicios y mejores precios, al tiempo que se han destinado en los últimos años cerca de 2000 millones de euros, cinco veces más que en años anteriores, a fomentar el transporte público —municipal, autonómico y estatal— con medidas como la gratuidad en Renfe o las bonificaciones en el transporte público metropolitano. Ese es el modelo que nosotros impulsamos y que es, evidentemente, muy distinto al suyo.

Decía la señora Mejías en su intervención que está por la gratuidad, pero no por el traspaso. Yo, antes de esta comparecencia, he tenido la oportunidad de oír el programa con el que se presentaron a las elecciones gallegas, y no me extraña, después de leerlo, que en esa comunidad la presencia de su partido sea fantasmagórica. Son treinta páginas, mejor dicho, quince, porque está escrito en castellano y en gallego —la verdad es que, conociendo al señor Abascal, que decidió mostrar públicamente ese don de lenguas, le auguro menos futuro que a Rocío Monasterio—. Pues de esas quince páginas, solo una se refiere a las infraestructuras, con cuatro o cinco generalidades, pero en ella no figura ninguna mención a la AP-9: se le debió pasar al autor. Entre tantas propuestas, tantos folios, tantas hojas, no tuvo oportunidad de dedicarle, por lo que se ve, ni un solo vocablo a la AP-9.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 77

En cualquier caso, no es la primera vez que ustedes se manifiestan verbalmente por la gratuidad al tiempo que se oponen a la transferencia a la Xunta, por la indigestión que les produce el título VIII de la Constitución. En su caso está muy claro que la posibilidad de cesión de competencias del Estado a las comunidades autónomas les produce auténtico rechazo, porque su rechazo también es al Estado autonómico, que es inversamente proporcional a su presencia en los Ejecutivos autonómicos, ahora que han roto peras con el Partido Popular. Pero yo me apunto a su gratis total, señorías, lo que no me dice es quién debe pagar la fiesta, siendo ustedes tan partidarios de que la fiesta se acabe. Tampoco comparto su optimismo sobre que una futura resolución de los tribunales europeos que estime la ilegalidad de la prórroga nos evitaría tener que indemnizar a la concesionaria. En fin, no tengo ningún motivo para fiarme de su bola de cristal.

Pero enlazo este argumento con la intervención realizada por el representante de SUMAR en relación con las cifras de los peajes y los beneficios que usted ha desglosado y que le corresponderían a la concesionaria. Eso nos avisa, irremediablemente, del coste del rescate. Es decir, es muy difícil pensar que, si estamos hablando de un beneficio de 5000 millones y de una recaudación de 10 000 de aquí al final de la concesión, podamos hablar de un rescate de 800 millones. En todo caso, por prudencia, no sé si este es el mejor debate que podemos entablar públicamente, y se lo digo al representante de SUMAR y también al representante del BNG. No sé si lo mejor que podemos hacer desde las Administraciones, si es que en el horizonte contemplamos la posibilidad de rescatar la concesión, es enzarzarnos en un debate público sobre lo que costaría, porque eso, al final, será tenido en cuenta por la concesionaria en el caso de que llegáramos al rescate. Por eso les invito a la prudencia en esta materia, prudencia que creo que, dentro de un diagnóstico común de la situación, nos podría llevar a buen puerto en un futuro; creo que la imprudencia nos puede generar dificultades a la hora de recuperar la concesión.

Y es verdad que usted alude a mi trayectoria como alcalde para decir que no soy sospechoso. Lo he dicho aquí, en esta sede, alguna vez: si hay alguien que no es sospechoso —hay muchos representantes del Partido Socialista que no lo son— de tenerle mucho cariño a la concesión de servicios públicos a las empresas privadas soy yo: recuperé el agua en Valladolid y la gestión de algunos aparcamientos, en concreto el de la Plaza Mayor. Pero tengan en cuenta una cuestión: siempre lo he hecho con el aval jurídico y económico necesario. No me he tirado a una piscina sin agua, lo he hecho o lo he querido hacer sobre seguro: en el caso del agua, cuando venció la concesión y, en el caso del aparcamiento de la Plaza Mayor, con un informe de la asesoría jurídica del ayuntamiento que me avisaba de que, debido a los beneficios extraordinarios que había obtenido la concesión, su plazo había vencido de manera anticipada. En ambos casos tuve la fortuna no solo de hacerlo, sino de que los tribunales de justicia los refrendaran en no pocas ocasiones: en el caso concreto del agua, hubo doce sentencias favorables al ayuntamiento de Valladolid. Tengan claro que, sí como ministro doy un paso, será siempre con el aval jurídico, para no cometer errores que luego sancionen los tribunales.

Voy ya con la representante de Podemos. Me dice usted que no estoy siendo valiente como ministro. Mire, yo creo que la valentía no consiste en decirle a la gente lo que quiere oír o solo lo que quiere oír. Decirle a la gente que la gratuidad del transporte público es la mejor medida que se puede llevar a cabo es decirle, probablemente, a la mayoría de la gente lo que quiere oír, y eso no es valiente. Yo le voy a decir lo que creo, que no sé si será valiente o no, para que abramos un debate riguroso sobre el futuro de la política de transporte público en nuestro país. No quiere decir que esta sea la posición que se vaya a imponer, porque aquí hay una representación muy plural, de muchas fuerzas parlamentarias, y al final tendremos que llegar a un acuerdo entre todos, pero yo le explico mi visión del transporte público desde la valentía que me da haber apostado fuertemente por el transporte público en la ciudad que he gobernado durante ocho años, con mucha valentía y con mucha decisión, apostando por la calidad, apostando, sí, por la gratuidad, por ejemplo, hasta los dieciséis años, apostando por un transporte público dotado con nuevos vehículos y con un servicio público de alquiler de lo mejor que hay en este momento en Europa. La apuesta de un Gobierno yo creo que debe ser por calidad, frecuencias, comodidad, puntualidad. Esa es la apuesta en la que yo creo que debe volcarse un Gobierno progresista, no en la gratuidad.

¿Por qué le digo esto? Usted aporta algunas reflexiones que comparto en cierta medida. Dice usted que se han incrementado los usuarios gracias a la gratuidad. Esto es cierto en parte, la gratuidad es parte de la explicación de por qué se ha incrementado el número de usuarios; pero no es la única, hay otras razones. Hay un tema que me preocupa enormemente, que es el de la sostenibilidad ambiental, a la que usted ha aludido para relacionarla con el incremento del número de usuarios del transporte público. Los datos que tenemos nos dicen que, efectivamente, hay un incremento del número de usuarios del transporte

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 78

público, pero no se está produciendo el trasvase deseado desde el vehículo privado hacia el transporte público; es decir, el incremento del número de usuarios del transporte público no tiene una correlación —al menos no precisa y exacta— con el descenso del número de usuarios del vehículo privado. Y eso es lo que nos debe preocupar si queremos de verdad ir a un modelo más sostenible: el trasvase de los usuarios de vehículo privado hacia el transporte público.

¿Cuál es la mejor fórmula para lograr eso? ¿La gratuidad del transporte público?, ¿hacer un esfuerzo económico enorme para garantizar una subvención total del billete?, ¿o la apuesta por la calidad, por la puntualidad, por el aumento de frecuencias? Yo creo más en lo segundo, se lo digo honestamente. Creo que una persona no deja el coche para subirse al autobús, para subirse al cercanías o para subirse al metro por una cuestión de precio del billete, porque ya el coche es mucho más caro que cualquier método de transporte público. Lo hacen si se les garantiza que van a poder llegar a tiempo a su trabajo, que van a poder llegar a tiempo a su centro de estudios, que van a poder hacer sus gestiones en unas circunstancias de comodidad, de confort, de puntualidad, de frecuencias que tenemos que ofrecerles. Por tanto, creo que el mayor esfuerzo económico que debemos hacer desde el Gobierno debe hacerse en la calidad. En todo caso, el debate es muy interesante y me agrada que lo ponga usted sobre la mesa.

En segundo lugar, quiero dejarle claro que el que se apostara finalmente por eliminar la gratuidad total del transporte público no quiere decir que no vayamos a mantener o implementar otras políticas de ayuda al billete pensadas para los usuarios más necesitados. Y quiero dejar claro que la gratuidad en ningún caso será sustituida por la nada, no será a cambio de nada. Vamos a seguir apostando por la gratuidad o una alta bonificación para colectivos vulnerables, vamos a seguir apostando claramente por la bonificación o la gratuidad para los jóvenes y vamos a establecer un sistema de pago proporcionado para los usuarios recurrentes, es decir, para aquellos que tienen que utilizar el transporte público forzosamente para ir a trabajar. La gratuidad no va a ser sustituida por el desamparo a los usuarios, esto ténganlo claro. Si sustituimos la gratuidad por otra medida, va a ser buscando una mayor eficacia del transporte público, invirtiendo más en calidad y, por otro lado, garantizando que los colectivos más vulnerables, los jóvenes y los usuarios recurrentes van a tener una política de bonificaciones acorde con la apuesta por el transporte público que queremos llevar a cabo.

Por tanto, nosotros queremos ser tremendamente rigurosos en este debate. Me agrada de verdad que haya planteado esta cuestión para que se pueda abrir este debate públicamente, sin miedo, y que seamos capaces de encontrar una fórmula compartida para avanzar en el uso del transporte público y que haya más gente que viaje en transporte público y menos que utilice el vehículo privado, porque creo que ese debe ser el motor que nos debe mover a la hora de tomar decisiones.

Por último, señor Rego, ¡hemos debatido tanto usted y yo sobre esta materia! Yo no le digo que no sea posible rescatar la concesión, digo que es difícil y costoso, ese es el diagnóstico que hemos hecho. En todo caso, el futuro no está escrito, estamos abiertos a la valoración de soluciones, a encontrar caminos, a encontrar alternativas y vamos a seguir trabajando. Y, mientras encontramos una solución, está claro que vamos a hacer lo que hemos estado haciendo hasta ahora: aliviar el bolsillo de las personas que tienen forzosamente que coger esa autopista para ir a trabajar, para su quehacer diario. Lo hemos estado haciendo por acuerdo del Gobierno progresista y del pacto de gobierno del PSOE y del BNG, que creo que ha dado un buen resultado en esta materia para los gallegos y gallegas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A continuación, intervendrán los representantes de los grupos parlamentarios.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Delgado Arce por un tiempo de cinco minutos. Cuando quiera.

El señor **DELGADO ARCE**: Señora presidenta, efectivamente, el Reglamento de esta Cámara, que todos acatamos, impide que tengamos una proporcionalidad en el tiempo para poder responder adecuadamente a las manifestaciones del señor ministro. **(El señor vicepresidente, Rodríguez Gómez de Celis, ocupa la Presidencia)**.

No hemos venido a este debate a pelearnos con ustedes ni a debatir con ustedes, hemos venido a este Congreso de los Diputados a trasladarle a los ciudadanos de la Comunidad Autónoma de Galicia que traemos aquí sus enormes preocupaciones sobre este tema, porque si hay un tema que en Galicia importa e interesa y está todos los días en los medios de comunicación es la AP-9, y sobre eso hemos planteado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 79

un debate constructivo. Ya sé que con usted no es fácil entrar en este tipo de debates, pero yo voy a seguir intentándolo, porque me han quedado unas cuantas cosas por decir que les preocupan a los gallegos.

Entre otras cosas, le decía antes que el procedimiento de infracción que se abrió por la Comisión Europea —sobre el que no se ha producido todavía una resolución— ha abierto un escenario complejo en el ámbito económico y en el ámbito jurídico que yo creo que debe llevarnos a explorar la posibilidad de tener en cuenta qué sucedería si se declarase ilegal o se anulase esa prórroga, qué efectos jurídicos y qué consecuencias económicas tendría. A esos efectos, la Xunta de Galicia, a instancias también del Parlamento de Galicia, encargó en junio de este año a una empresa experta independiente un estudio pormenorizado del coste de diferentes escenarios. Un primer escenario era el de transferencia de la titularidad de la AP-9 a la Comunidad Autónoma de Galicia y, según este estudio, tendría un valor de 526 millones de euros adicional a las bonificaciones vigentes. Un segundo escenario evaluaba el rescate y, en consecuencia la gratuidad, y estimaba un coste de entre 1612 y 2355 millones de euros. No son cifras pequeñas, pero, señor ministro, se ha evidenciado no solo por mi intervención, sino incluso por la suya, por la del representante de SUMAR y también por la intervención del portavoz del Bloque Nacionalista Galego, que existen unos costes muy elevados que hay que pagar por bonificaciones y por peajes en la sombra. Lo que no nos parece razonable es que exista una negativa por parte del Gobierno de España a lo que ha pedido por unanimidad el Parlamento de Galicia hace muy pocos días, el 25 de septiembre, que es que se solicite al Gobierno de España un estudio serio y minucioso sobre el coste que supondría el rescate y la gratuidad de la AP-9 y que se dé su traslado a la Xunta de Galicia y al resto de las fuerzas políticas. ¿Es mucho pedir esto, señor ministro? Yo creo que no y que es de justicia que se atienda esta petición. También lo hacen los siete diputados de setenta y cinco que su grupo parlamentario ha obtenido en Galicia después de las últimas elecciones celebradas. **(Aplausos)**. Son unos votos a respetar y a valorar, pero solo son siete de setenta y cinco. Creo que eso también debe tenerse en cuenta.

Tampoco quiero irme de esta tribuna sin hablar de unas bonificaciones que están pendientes para una autopista estatal que va desde Dozón hasta Santiago de Compostela en la que no existe ningún tipo de bonificación. Sin embargo, sí existe una demanda unánime del Parlamento de Galicia y también de todos los alcaldes de diferentes formaciones políticas de esa zona de que se implanten bonificaciones. Se lo ha reclamado el Parlamento de Galicia, también figura en el acuerdo de investidura que se ha puesto de manifiesto, pero nada sabemos al respecto y, sin embargo, esta es una de las autopistas más caras del Estado. Por eso le pedimos que inicien los trámites para implantar este tipo de bonificaciones similares a las de la AP-9. Por lo que hemos visto, no figura en el acuerdo de la decisión tomada el pasado jueves por la delegada del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.

Termino esta intervención —porque, desgraciadamente, no dispongo de más tiempo— diciendo que ya les gustaría a muchos políticos de este país haber ganado las elecciones cuatro veces seguidas por mayoría absoluta en Galicia. Es muy complicado y difícil y supongo que no es un regalo que los ciudadanos le hacen a un gobernante porque sí, porque pasaba por allí. Se hace porque hay una gestión responsable y rigurosa, sobre todo en lo económico. Sé que es la envidia de muchos gobernantes, pero no se trata de envidia, se trata de tomar ejemplo. Lo mismo ha sucedido con Alfonso Rueda cuando se ha presentado por primera vez como candidato a las elecciones autonómicas de Galicia del 18 de febrero y ha obtenido un resultado muy brillante, con una mayoría absoluta y cuarenta diputados. Otros han perdido tres —qué pena, lo siento mucho— y otros, como dice el señor Rego, aspiran a que, más pronto que tarde, esto cambie. Pues esperaremos a que concluya esta legislatura y les preguntaremos a los gallegos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señoría, finalice.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, finalizo.

Este tema preocupa a todos los gallegos y ya hemos escuchado que ustedes no están por propiciar que la transferencia se tramite tampoco en esta legislatura, y eso de verdad que es muy muy reprochable.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Mejías Sánchez. **(Aplausos)**.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, de abogada a abogado, usted ha dicho que yo me he referido aquí a que quiero el gratis total de las infraestructuras del Estado, concretamente de la AP-9. Yo le recomiendo un foro de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 80

derecho que hay muy interesante, que se llama Nada es Gratis, porque todos los españoles somos conscientes o deberíamos serlo de que las infraestructuras y los servicios públicos se pagan con el dinero que sale de los bolsillos de todos los españoles. **(Aplausos)**. Por lo tanto, no esperamos que sea gratis total. En consecuencia, no ponga en mi boca cosas que yo no he dicho.

Es más, en mi intervención me he referido, con respecto a la intervención del señor Delgado, a que cuando se pretende la transferencia de la titularidad de esta infraestructura al Gobierno de Galicia lo que se pretende es que todas aquellas reparaciones que haya o todo el coste que se suponga posterior a esa transferencia de titularidad lo siga pagando el Gobierno del Estado, y a mí me parece que eso no se corresponde con algo que sea justo. ¿Que esta situación produce agravios con respecto a otras comunidades autónomas? Sí, porque sabemos que en otras comunidades autónomas, a las que usted se ha referido, se han producido rescates de autopistas y que hoy no se pagan peajes y que, por lo tanto, los ciudadanos disfrutan de unas infraestructuras que han pagado con el trabajo y con los impuestos que salen de sus bolsillos.

Hay otra cosa que tampoco se corresponde con mi intervención, y es que usted ha dicho: yo no confío en que este expediente de infracción que ha abierto la Comisión Europea se resuelva favorablemente, se declare ilegal esa ampliación de la concesión hasta 2048 y, por lo tanto, podamos recuperar la titularidad de esta infraestructura. Pues sí; si se declara ilegal, entonces se declarará que esa concesión caduca en el año 2023 y el Estado, por tanto, podrá revertir y recuperar la titularidad de esa infraestructura. Eso lo dice la Ley de contratos públicos del Estado, no lo digo yo; a lo mejor le iría bien darle un repaso.

Dicho esto, nosotros no somos partidarios de transferir competencias a las comunidades autónomas, porque hemos visto que el artículo 150.2 de la Constitución ha resultado un enorme coladero para que se transfieran competencias y nunca jamás se garantiza que la transferencia de esas competencias vaya a suponer una mejor gestión ni una mejora ni un beneficio en el servicio que se da a los ciudadanos. **(Aplausos)**.

Quiero referirme al señor Delgado, que es el titular de esta iniciativa. Ya le he dicho que nosotros no somos partidarios de esa transferencia, porque no somos partidarios de trocear la red de carreteras del Estado y porque nada nos garantiza que esa transferencia provoque que se vaya a hacer una mejor gestión y que los ciudadanos gallegos, que tienen todo el derecho a beneficiarse de unas bonificaciones y de unos peajes asequibles a su bolsillo, vayan a conseguirlo a través de esa transferencia de la titularidad. Esa es nuestra razón, esa es nuestra justificación y creo que es tan respetable como cualquier otra. Pero permítame que le diga una cosa: el hecho de que diputados de SUMAR o diputados del BNG se hayan subido a esta tribuna a felicitarle a usted porque se haya sumado al consenso progre dice muy poco del Partido Popular, y la verdad es que lo lamento sobradamente.

Muchas gracias. **(Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario VOX, puestos en pie)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Lago Peñas, que intervendrá desde el escaño.

El señor **LAGO PEÑAS**: Señor Puente, como diputado del Grupo Plurinacional SUMAR no comparto su criterio de valoración de la autopista. Como miembro de uno de los dos partidos que conforman el Gobierno de coalición comparto que es mejor que este tipo de debates no se hagan de forma pública y, por lo tanto, como ese es el eje central de mi opinión, no voy a reabrir el debate.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Obrigado, señor presidente. Señor ministro, tómolle a vostede a palabra nesa súa última intervención, nesa afirmación de que está en disposición de valorar solucións, porque créame que no curto prazo non lle poderíamos dar mellor noticia aos galegos e galegas que que a AP 9 deixa de ser a autoestrada máis cara do Estado español para ser unha vía libre de peaxe. Isto é así, boa noticia para os galegos e galegas e boa noticia tamén para o tecido empresarial do noso país. E nesa liña nós vamos seguir insistindo e vamos seguir traballando e esperamos, efectivamente, que sexa posíbel canto antes.

Entre tanto, tamén queremos que se poñan en marcha as bonificacións. Eu, dicíao antes, creo que foi unha boa iniciativa, que aliviou moito aos usuarios e usuarias, esas bonificacións que están en vigor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 81

desde o ano 2021, como consecuencia do acordo de investidura do ano 2020, e as que figuran no de 2023, bonificacións para AP 9 e tamén para a AP 53, porque, claro, non temos que esquecer que no Estado español só hai tres autoestradas con concesións de longa duración, de setenta e cinco anos: unha moi curta, moi pequena, e as outras dúas están na Galiza. Que casualidade, non? Parece que temos algún fado, algún fado, que nos castiga e realmente non é ningún fado senón son decisións do Goberno español que esperamos que, efectivamente, poidan ser corrixidas canto antes.

Ao Partido Popular creo que lle podemos dicir que, efectivamente, é boa noticia que se sumen a este consenso. Pero eu poñía antes en cuestión se é sincera ou non a súa posición. Non sei se Saulo caeu do cabalo camiño de Damasco e agora xa é Paulo de Tarso ou San Paulo, ou se, efectivamente, é a inmensa demagogia de que vén facendo gala o Partido Popular. Porque mire: vostedes opuxéronse aquí á transferencia da AP 9. Nin sequera permitiron no seu día, con Ana Pastor de presidenta, que fora debatido. Agora pídena. Nós tamén. E cremos que hai que efectivamente avanzar. Vostedes, cando se anunciaron as modificacións do acordo de investidura do BNG, dixeron que era calderilla, e agora soben aquí a pedilas. Parécenos estupendo, porque, efectivamente, non son calderilla. E vostedes foron os que fixeron a prórroga da AP 9 e agora piden aquí o rescate. Pois tamén nos parece moi ben. Efectivamente, nesta é na dirección en que hai que manterse e esperemos que vostedes non cambien máis unha vez de posición.

Moito obrigado.

Gracias, señor presidente.

Señor ministro, después de su última intervención, le tomo a usted la palabra de que está en disposición de valorar soluciones, porque, créame, a corto plazo no podríamos darle mejor noticia a los gallegos y gallegas de que la AP-9 deje de ser la autopista más cara del Estado español para ser una vía libre de peaje. Y esto es así, una buena noticia para gallegos y gallegas y una buena noticia también por el tejido empresarial de nuestro país. En esta línea seguiremos insistiendo y seguiremos trabajando y, en efecto, esperamos que sea posible cuanto antes.

También queremos que se pongan en marcha las modificaciones. Como decía antes, me parece que fue una buena iniciativa, que alivió en mucho a los usuarios y usuarias, la de las bonificaciones que están en vigor desde 2021, como consecuencia del acuerdo de investidura de 2020, y las que figuran en 2023, bonificaciones para la AP-9 y para la AP-53, puesto que, evidentemente, no hay que olvidar que en el Estado español solo hay tres autopistas con concesiones de larga duración, de setenta y cinco años, una muy corta, muy pequeña, y las otras dos en Galicia, ¡qué casualidad! Parece que tenemos algún hecho, alguna hada, algo que nos está castigando, pero en realidad son decisiones del Gobierno español que esperamos que en efecto puedan ser corregidas cuanto antes.

Al Partido Popular creo que se le puede decir que en efecto es una buena noticia que se sumen a este consenso. Pero antes cuestionaban si era sincera o no su posición. No sé si ya se ha caído del caballo camino de Damasco y ahora es San Pablo, o si, en efecto, es la inmensa demagogia de la que hace gala el Partido Popular, porque ustedes se han opuesto aquí a la transferencia de la AP-9. Ni siquiera permitieron en su día que fuese debatido y ahora lo piden. Nosotros también y creemos que ahí hay que avanzar. Ustedes, cuando se anunciaron las modificaciones en el acuerdo de investidura del BNG, dijeron que era calderilla, y ahora suben aquí para pedirla. Pero nos parece estupendo, porque, en efecto, no es calderilla. Ustedes fueron los que hicieron la prórroga de la AP-9 y ahora piden aquí el rescate. Pues también nos parece muy bien. En efecto, esta es la dirección hacia la que hay que ir y esperemos que ustedes no vuelvan a cambiar de posición.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

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

Seguramente sea la primera vez que intervengo aquí y no hablo del tren extremeño, pero es obvio por qué no lo hago. No dudéis de que en otro momento lo haré.

Me resulta curioso que el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que además es el señor don Celso Delgado, sea el que defienda esta iniciativa y lo haga de la forma que lo hace, porque él era el presidente de la Comisión de Fomento, no era un cualquiera, cuando en esta Cámara el Partido Popular decidió bloquear que se pudiera dar el debate sobre la transferencia de la AP-9. Por eso, señor Delgado, tiene muy poca credibilidad. Viene hoy aquí a decir que piensa en los gallegos y por eso pide la gratuidad,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 82

el rescate y la transferencia. Pero, entonces, ¿qué pasaba?, ¿qué no pensaba en los gallegos? ¿Lo que quiere decir el Partido Popular es que cuando ellos gobiernan se dedican a pensar en sus intereses y no en los de los españoles, los gallegos y cualquiera que le ha ido a votar ese día? Seguramente es lo que nos estaba diciendo, por eso ha tenido aquí un papelón al salir a decir esto una vez más.

Hoy nos habla del modelo del Partido Popular. El Partido Popular siempre hizo lo mismo con las autopistas de peaje: cuando tenían pérdidas, se rescataban para que lo pagáramos los españoles. Lo conocen muy bien los madrileños, tuvimos que rescatar esas autopistas de peaje quebradas que hicieron con dinero de los españoles, pero lo más vergonzoso de todo, que también pasó con la AP-9, es que, una vez que la rescataron, lo que tenían previsto era volverlas a sacar a concesión. Se la querían regalar a las empresas privadas para que, con el patrimonio de todos los españoles, siguieran haciendo negocios. **(Aplausos)**. Y ese es el modelo que siempre ha seguido el Partido Popular: utilizan el patrimonio de los españoles, lo limpian de pérdidas y se lo regalan a los amigos limpio de polvo y paja. La verdad es que es curioso que el Partido Popular venga aquí y siempre nos hable de corrupción, el partido que tiene más dirigentes condenados por corrupción de este país y seguramente del universo. Les tendría que dar un poco de vergüenza. A nosotros la corrupción nos da asco, pero a ustedes su situación les tendría que dar vergüenza.

Decía que el modelo del Partido Popular era el que era, pero aquí, cuando están en la oposición, defienden otra cosa. También recuerdo el año 2018: gobernaba el Partido Popular, tocaba que se liberalizara la AP-1, la primera autopista de peaje, que cumplía la concesión y que tenía que volver al Estado libre de peaje. ¿Cuál era la intención del Partido Popular? Poner peaje; no levantar barreras y ponernos peaje al resto de españoles que tenemos autovías para que pagáramos todo. ¿Y ahora vemos aquí al Grupo Popular defendiendo que en las autovías no se ponga peaje en ningún caso?

Señores del Partido Popular, cuando defienden estas cosas en la oposición pero hacen lo contrario cuando gobiernan demuestran la incoherencia que tienen y sobre todo demuestran que no son de fiar. Yo no me fiaría de un partido que cuando está en la oposición defiende una cosa, pero cuando está en el Gobierno defiende otra, y sobre todo de un partido que utiliza el patrimonio de todos los españoles para regalárselo a los amigos. Voy a poner otro ejemplo, AENA. El Gobierno del Partido Popular decidió privatizar el 49% de AENA. En un día, fondos extranjeros de inversión ganaron 800 millones de euros. ¿Qué quiere decir? El Gobierno del Partido Popular regaló 800 millones que eran de todos los españoles a empresas privadas extranjeras. Y ese es el modelo del Partido Popular. **(Aplausos)**. Por eso, cada vez que sale aquí el Partido Popular en la oposición a defender determinadas cosas no tiene ninguna credibilidad.

A mí me gusta cuando el ministro plantea, y yo creo que es valiente, aquellas cosas que a la gente no le gustan, que la gente incluso puede reprochar. Es mucho más fácil decir: queremos todas las carreteras gratuitas, queremos todos los transportes gratuitos, queremos que la gente no pague absolutamente por nada. Pero los que estamos en política sabemos que eso no es posible, sabemos que eso no es real, sabemos que los que defienden eso en un momento dado, cuando están en la oposición, están utilizando a los ciudadanos para sus intereses. Nosotros preferimos ser coherentes, y además creemos que aquí se tienen que abrir los debates que permitan que los ciudadanos puedan vivir mejor. Pero es cierto que, viendo la dinámica que hay en este Parlamento, es muy complicado en estos tiempos abrir ningún debate, porque el debate es el que marca el Partido Popular con su ruido, con su fango y con su forma de entender la política.

Señor Celso Delgado y todos los diputados del Grupo Popular —y con esto termino—, han reprochado aquí en múltiples ocasiones el resultado electoral del Partido Socialista de Galicia. Nosotros estamos muy orgullosos de nuestros compañeros del Partido Socialista de Galicia, y le voy a hacer una recomendación: superen la frustración y el complejo que se han generado a su líder, que tiene la necesidad de que le monten una Moncloa en pequeñito porque nunca asumió que los españoles le dieran la espalda y le pusieran en la oposición.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

Tiene la palabra del señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 83

Señor Delgado, le hice una pregunta muy concreta en mi primera réplica: ¿ha hecho el Partido Popular alguna vez alguna investigación del tenor de la auditoría que yo ordené en mi ministerio? La respuesta ha sido el silencio. Tengo que interpretar que ese silencio evidencia que, efectivamente, el Partido Popular jamás en su historia realizó ninguna investigación interna en ningún asunto de corrupción que le haya afectado. Por tanto, puestas así las reglas del juego, es evidente que son los menos indicados para darnos lecciones de cómo abordamos en el Partido Socialista los casos de corrupción que nos puedan afectar.

En segundo lugar, me trae usted un informe de la Xunta sobre el rescate de la autopista. Tengo una contestación elaborada por mi equipo en relación con ese informe, pero no la voy a leer por la misma razón por la que al representante de SUMAR o al representante del BNG les he dicho que no quiero entrar en un debate público en relación con esta cuestión, porque creo que es perjudicial para los intereses públicos. No sabemos a qué situación nos vamos a enfrentar, no sabemos si vamos a vernos en la situación de rescatar esta concesión, bien por decisión propia o bien por imposición de la Unión Europea o judicial. Por tanto, entiendo que este debate público solo puede perjudicar a los intereses públicos. Quiero que cuando llegue el momento podamos utilizar los argumentos que sean necesarios para, si eventualmente se produce ese rescate, argumentarlo y fundamentarlo y no entrar ahora un debate sobre cuáles son los puntos fuertes o débiles del informe que ha realizado la Xunta de Galicia, que parte, eso sí, en su diagnóstico de una gran dificultad para fijar el precio del rescate de la concesión. Esto lo dice el informe. Creo que por defensa del interés público no lo voy a hacer.

Agradezco a todos los grupos intervinientes el tono que han tenido en el debate, empezando por el representante del grupo proponente, y quedo a su disposición para seguir debatiendo sobre estos temas y otros que se han abierto de manera muy interesante a lo largo del debate.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchas gracias, señor ministro.

MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACIONES URGENTES. (CONTINUACIÓN):

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE LAS MÚLTIPLES INCIDENCIAS Y PROBLEMAS OCURRIDOS DURANTE LOS ÚLTIMOS MESES EN LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA. (Número de expediente 173/000054).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Continuamos con la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre las múltiples incidencias y problemas ocurridos durante los últimos meses en la red ferroviaria española.

Como autor de la iniciativa y para la defensa de la moción, tiene la palabra la señora Teniente Sánchez.

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ**: Me estaba poniendo las gafas porque el señor Puente se ha marchado. Esta moción tiene mucho que ver con él, tiene que ver con el caos ferroviario, tiene que ver con su incapacidad, con su incompetencia, con su insensibilidad ante el caos y tiene que ver con su reprobación, y se ha marchado del hemiciclo. Está feo que uno no dé la cara cuando se le piden responsabilidades **(aplausos)**, está muy feo, aunque estamos muy acostumbrados a esas cosas. Esta mañana teníamos a un presidente a la fuga y ahora a un ministro fugado. **(Aplausos)**. Pues muy bien. Nosotros vamos a seguir poniendo de manifiesto su incompetencia.

Es muy triste, y todos sabemos cuál ha sido la insensible respuesta del ministro de Transportes ante un caos ferroviario sin precedente que afecta a millones de españoles en los servicios de cercanías, de media y de larga distancia. Ante los retrasos, averías o cancelaciones, ¿ha tomado medidas? Sí, tomó una medida: lo que hicieron fue eliminar los compromisos de puntualidad y las bonificaciones por retraso. Parece increíble, pero es cierto. Es de manual sanchista: ante un grave problema, primero, lo niego y, después, recorto derechos. Es lo que hicieron. **(Aplausos)**.

Con esta moción pedimos medidas concretas. La semana pasada se votó aquí a favor de reponer esos compromisos y esas bonificaciones, y agradecemos el apoyo de los grupos, pero necesitamos dar más pasos. Y son medidas concretas porque el ministro del caos ferroviario no solo no reconoce el problema, sino que responde con la excusa, con la arrogancia, con el desprecio a la verdad y con la huida, porque hoy está demostrando también su cobardía; y es una de las muchas razones para pedir su reprobación en esta Cámara. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 84

Señor Puentes, allá donde esté, sabemos por qué es ministro; y, obviamente, no es ni por su competencia ni por su capacidad ni por su conocimiento de la materia ni por su pericia, y lo está demostrando. Es ministro para hacer de cortafuegos y tapar los múltiples escándalos del presidente del Gobierno, del «número 1». Para distraer la atención necesitaban un *killer* sin escrúpulos, y lo encontraron; lo demostró con nota en el debate de investidura. Por eso, cuando le preguntan sobre las tramas de corrupción que cercan a su Gobierno por tierra, mar y aire, responde que son bulos y fango, amenaza la libertad de prensa, censura a los jueces por investigar, da lecciones con auditorías a medida, como si esto no fuera con él. ¡Pues claro que va con él! Miren, va con él, va con el ministro de Transportes porque ese ministerio fue la puerta de entrada de una trama organizada, de salida de contratos fraudulentos y de mordidas. Va con él porque afecta a altos cargos implicados en su ministerio, que ha mantenido y protegido. Va con él porque el cuadro de mando estaba en Ferraz, y supongo que no dirán hoy aquí —bueno, sí lo han dicho esta mañana— que son bulos de la UCO. ¿También es un bulo la imputación del fiscal general del Estado hoy? Va con ustedes porque la Guardia Civil ha conseguido aportar pruebas documentales y relacionar el caso Delcy, el caso Koldo y el rescate de Globalia, y todo con un hilo conductor, que es el ministerio que el fugado dirige. Y va con él porque todos los caminos conducen a Sánchez. No es el amo, es el «número 1», según los mensajes de los cabecillas de la trama.

Y el ministro, que no aguanta la mirada, debe dejar ya de reprendernos a todos, porque no está para dar lecciones a nadie. Reprende a la oposición, insulta a los periodistas llamándolos saco de basura, reprende a los viajeros en los trenes, reprende a la alcaldesa de Huelva en el Senado, llama impresentable al alcalde de Sevilla, insulta a la consejera de Castilla y León; y ya está bien, ya está bien. **(Aplausos)**. Merecemos otra cosa.

Y también merece ser reprobado por insultar y por su insensibilidad con los sufridos usuarios del transporte. ¿Qué les dice a los viajeros que han colapsado las estaciones de Chamartín y de Atocha?, ¿les riñe también? ¿Qué les dice a los que soportan problemas en rodalies?, ¿que se vayan acostumbrando? Porque, literalmente, lo ha dicho. ¿Qué les dice a los pasajeros que sufren retrasos de tres y cuatro horas?, ¿que viven su mejor momento ferroviario? Porque también lo ha dicho. ¿Qué dice en Tarragona, donde soportan un servicio que es peor que hace treinta años y toda la provincia está sufriendo, de forma directa en cercanías e indirecta en larga distancia?

Nuestra moción no será una cura de humildad para el señor ministro, lo sabemos, pero, al menos, pedimos medidas: pedimos un plan de choque para paliar a corto plazo el caos ferroviario, y medidas provincializadas; pedimos un plan de atención urgente a los pasajeros en caso de incidencias extraordinarias, tanto en las estaciones como en los trayectos; y pedimos que se debata y se apruebe en este Parlamento.

Dejen ya las excusas, por favor, que parece que han llegado ayer al Gobierno ¡y llevan seis años gobernando! Las cancelaciones de los trenes se han triplicado; tres de cada cuatro capitales de provincia han empeorado los tiempos de viaje; en la alta velocidad el tiempo de retraso ha aumentado un 21 %; los retrasos entre Castellón y Valencia son constantes; los corredores gallegos tienen más incidencias que nunca; Sevilla ha perdido treinta y cuatro destinos, y Madrid catorce; y se multiplican las incidencias y los problemas de seguridad. Hoy en cercanías entre Santander y Torrelavega, ¿saben qué ha pasado? Pues que llovía más dentro que fuera. Asientos mojados, y búscate la vida. Ese es el sistema del Ministerio de Transportes: ¡señores, váyanse acostumbrando!

Eso de responder al sufrimiento y a la impotencia de los viajeros reiterando que el ferrocarril vive el mejor momento de su historia y que nunca ha habido un servicio mejor es tan falso como ofensivo. Solo esa frase merece una reprobación. **(Aplausos)**.

Termino. Miren, soy extremeña, y allí no ha habido novedades, porque llevamos años en el caos ferroviario más absoluto. Inauguraron un AVE imaginario hace casi tres años, pero seguimos circulando a una velocidad entre vespino y vespa, de 90 kilómetros por hora. No es un AVE, es el tren averías.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señoría, debe finalizar, por favor, su tiempo ha concluido.

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ**: Termino ahora mismo.

Cuando uno se monta, si es que hay billetes, porque no hay trenes y han traído trenes de segunda mano, uno se encomienda a la Virgen de Guadalupe. Usted dijo, señor Puentes, que sería la prioridad, y seguimos en la más absoluta indignidad. Extremadura es un símbolo del abandono en materia ferroviaria, pero ya no es la excepción, porque la regla es el caos en toda España; y suya es, señor Puentes, allí donde esté, la responsabilidad.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 85

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario SUMAR, para la defensa de las enmiendas formuladas, tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

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

Durante un periodo no corto, cuando en esta Cámara hablemos de trenes de cercanías o de media distancia, nos corresponde pedir disculpas a los usuarios por las incidencias que les hacen la vida más difícil. **(Aplausos)**. Aunque no seamos responsables de lo que está sucediendo, nosotros también pedimos disculpas. Durante muchos años, las plataformas de defensa del ferrocarril —de las que formamos parte— nos avisaron de lo que sucedería si no se invertía en tren convencional.

Dicho lo cual, la hipocresía del Partido Popular rompe todos los niveles que uno pensaba que podía soportar. Son el pirómano bombero. Señoría Teniente, yo soy de Tarragona, y en estos momentos vuelve a haber afectaciones —toda la mañana ha habido afectaciones—, pero la gente de Tarragona lo que tiene muy claro es que son ustedes los responsables; es una actitud reincidente; no tienen vergüenza. Durante años se pusieron del lado de la banca, facilitando un rescate que supuso un gran beneficio para las entidades; su preocupación era hacer autopistas radiales innecesarias y aeropuertos —recordémoslo— sin aviones; el eslogan de aquellos días, de cemento y mucha cara dura, era «Todo por el tocho»; y la ciudadana, como siempre, al paio. Siguen haciéndolo, poniéndose siempre al lado del poderoso frente al ciudadano, hoy como brazo político de los fondos buitres de vivienda y de los grandes expoliadores que viven de las rentas.

En el caso del ferrocarril aplaudieron —lo recuerdo perfectamente—, con las manos y las orejas, la liberalización que beneficia a Francia e Italia y perjudica a Renfe. No invirtieron nada en tren convencional, y lo poco que hicieron se lo llevó todo la alta velocidad. Ahora, la bancada popular llora con lágrimas de cocodrilo por los usuarios del tren, cuando nunca les importaron un pimiento. **(Aplausos)**. Hace tan solo un mes, votaron en contra de dotar más dinero a ADIF y a Renfe para poder invertir y reducir las incidencias ferroviarias. ¿Se acuerdan? El problema no son los trenes, el problema son ustedes y sus políticas de austericidio y de falta de inversión. Ahora pagamos ese peaje.

Aunque la hipocresía no es lo único que les define. También hay que reconocer que son los listillos del hemicio. Su único destino es llegar a la Moncloa arrasando con todo; utilizan las incidencias como arma arrojadiza, desprovista del análisis de las causas, como si fuera producto exclusivo de la gestión actual y no de los años de abandono y desinversión.

Nosotros estamos en los Gobiernos para hacer, otros para deshacer —y, efectivamente, causa molestias y retrasos a los usuarios—, no con la velocidad y la valentía que nos gustaría, pero también debemos contar con los socios mayoritarios, que no son vanguardia y, la más de las veces, se olvidan de sacar el freno de mano de la locomotora. Creo que la mejor forma de comparar lo que se hizo —cero patatero— con lo que se hace es enumerar algunas de las obras ejecutadas o en ejecución durante este 2024. Por mencionar solo las de la zona este de nuestra península: La Rioja, variante de Rincón de Soto, 58,7 millones, que incluye una nueva estación; aprobado el estudio informativo del tramo Castejón-Logroño y pronto se empezarán a redactar los proyectos constructivos clave para el corredor cantábrico-mediterráneo. Aragón, en ejecución la electrificación de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto, 120 millones, pieza del puzzle necesaria para proceder al cambio de ancho entre Valencia y Tarragona; renovación total de la vía Jaca a Canfranc, 183 millones, con vistas a recuperar el corredor ferroviario transfronterizo por Somport. País valencià, obras del canal de acceso, 443 millones, que han empezado esta semana dejando sin conexión a la alta velocidad en Castellón; renovación de la vía de cercanías entre Cullera y Sollana, 80 millones, y está acabada. Y Cataluña, donde se da el mayor número de obras y de afectaciones: soterramiento de Sant Feliu de Llobregat, 120 millones, que obliga a ir en vía única; obras del túnel de Roda de Barà, 20 millones en obras y 30 millones en el plan alternativo de transporte; duplicación de la R3 entre Parets y La Garriga, 155 millones, acabada su primera fase y en los próximos meses, desgraciadamente, necesitará un segundo corte en la vía.

Señorías del PP —ya acabo, presidente—, no engañen a los ciudadanos, ustedes no son los del tren, ustedes son los del buldócer que acaban con todas las conquistas sociales. Nos tendrán que aguantar los mil días que nos quedan de Gobierno y, en ellos, los retrasos de hoy se convertirán en avances del futuro, nos va el tren y la vida en ello.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 86

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Rueda Perelló. **(Aplausos)**.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: No deja de sorprenderme desde el 2019, cuando irrumpimos con fuerza en esta Cámara, la hipocresía de todos los que suben a esta tribuna cuando hoy dicen preocuparse mucho por los usuarios del tren, pero llevan años y años no haciendo nada y solo con el «qué hay de lo mío». Y eso se lo escucho a comunistas, separatistas y golpistas. Hoy estamos hablando de incidencias y accidentes; hoy estamos hablando de retrasos que conllevan llegar tarde a tu cita con el médico, esa que estás esperando porque te han detectado una grave enfermedad; llegar tarde a una entrevista de trabajo, que es esa oportunidad para hacerte visible en el mercado laboral y, con suerte, empezar a construir un nuevo proyecto de vida; hoy estamos hablando de llegar tarde a una reunión, a un acontecimiento marcado en una agenda o, incluso, llegar tarde a algo tan hermoso y tan único como poder abrazar a tu madre, a tu padre o a un ser amado. Y son los usuarios los que padecen el deterioro de un servicio público que es fundamental. ¿Y para eso pagan impuestos los españoles?, ¿para descarrilamientos, retrasos en andenes o en medio del campo?, ¿para incendios en trenes? Esto sucede en la alta velocidad, en cercanías, en media distancia y en larga distancia. El pasado 26 de agosto, un tren de Málaga a Sevilla tuvo una incidencia y, al final, los viajeros tuvieron que hacer el trayecto en autobús. En el último año, las cancelaciones en los trenes se han triplicado y tres de cada cuatro capitales peninsulares han empeorado su tiempo de viaje. Los problemas ferroviarios aumentan, la desesperación entre los usuarios crece y no hay dinero para arreglarlo, no hay dinero para infraestructura, pero sí que hay dinero para asesores, satélites mediáticos y bobadas ideológicas. **(Aplausos)**. Y tenemos un ministro de Transportes atornillado a su sillón al más puro estilo Sánchez, que encima manifiesta que el tren vive en España el mejor momento de su historia. Ni el tren vive el mejor momento de su historia ni España vive el mejor momento.

El informe de la Guardia Civil identifica a Pedro Sánchez como el «1»; el «1» mintió a los españoles para ocultar la corrupción en los casos de su hermano, Koldo, Delcy, Begoña, etcétera. Y a este PSOE, a este PSOE que rezuma corrupción, el que pacta con el brazo político de ETA, el que hace concesiones a separatistas y golpistas, el que pisotea la separación de poderes y deteriora las instituciones, a este PSOE se entrega el Partido Popular, que, por cierto, hoy viene a criticarlo cuando en el Senado no hicieron nada por aceptar la enmienda que VOX presentó y que decía algo muy claro y muy directo: cese inmediato del ministro de Transportes. **(Aplausos)**. A este PSOE se entrega el Partido Popular cuando se reparten jueces, Radiotelevisión Española, cuando dejan fuera a VOX —tercera fuerza política— de la Mesa del Congreso y de las comisiones, cuando votan lo mismo aquí y en Bruselas, cuando negocian los presupuestos en Extremadura y cuando, con sus mayorías absolutas, no hacen nada ni en Andalucía ni en el resto de las regiones por cambiar las políticas socialistas: reparto de menas, dinero para sindicatos y mantenimiento de chiringuitos. **(Aplausos)**.

PP y PSOE son lo mismo y hay que reconocer que hoy el Partido Popular, como el resto de los días, se merece un premio, un premio al teatro, porque lo suyo es puro teatro. Al PP le pedimos que deje de negociar con este PSOE; al PP le pedimos que deje de ser el balón de oxígeno de Sánchez y que elija bien a sus amiguitos, porque el futuro de Sánchez pasará por el banquillo. Por tanto, señorías del PP, están a tiempo no solo de denunciar la corrupción, porque ambos huelen a corrupción, sino de ser la verdadera oposición, porque hace ya tiempo dejaron de serlo.

Desde la tribuna, hoy los de VOX volvemos a exigir la dimisión de Sánchez y de su Gobierno en bloque. ¿Lo huelen? **(Pausa)**. Es el hedor, el hedor de la corrupción del Partido Socialista, el hedor de un sistema podrido en el que saquean a los españoles honrados, en el que se roba el futuro a nuestros jóvenes, en el que no se respeta ni aquello por lo que lucharon nuestros abuelos ni la palabra dada. ¿En qué sociedad vivimos? Nosotros echaremos a Sánchez, acabaremos con el bipartidismo que genera españoles de primera y de segunda, sacaremos sus sucias manos de los bolsillos de los españoles honrados y de la inocencia de nuestros hijos. Este Gobierno tiene los días contados. Y el próximo domingo muchos españoles volverán a la calle a decir...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señoría, debe finalizar. Su tiempo ha terminado. Gracias.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: ... elecciones ya. Y lucharán por la unidad, la dignidad, la ley y la libertad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 87

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Elecciones ya, por España, siempre por España. **(Aplausos de las señoras y los señores del Grupo Parlamentario VOX, puestos en pie)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Soler Mur.

El señor **SOLER MUR**: Gracias, señor presidente.

Señorías, traen ustedes una moción sobre el sistema ferroviario, que se ha tratado aquí por enésima vez, y vienen, como siempre, a aprovechar para hablar de corrupción. Y es verdad que podemos hablar mucho de corrupción. Creo que lo han escuchado, pero algunos casos ha habido y ustedes saben mucho y podrían aportar: Gürtel, Erial, Púnica, Lezo, Nóos, Baltar... ¿Quieren que siga? Fitur... Tengo un apartado de la Comunidad Valenciana, podemos seguir con Andratx, con Arena, con Acuamed... Hay muchísimos casos de corrupción y ustedes son los verdaderos protagonistas.

Y dice usted: Puento no investiga, no da la cara, tapa. No sé lo que tapa. Acaba de hacer una auditoría, lo ha dicho hoy él mismo en la tribuna. Dice que no da la cara cuando sobre este tema ha hablado más de diez veces. En la corrupción —se lo hemos recordado, pero parece que no lo entienden— lo importante no es lo que ocurre, lo importante es cómo se reacciona ante lo que ocurre. Nosotros, con transparencia; nosotros, con colaboración con la justicia; y ustedes, destruyendo la información a martillazos y ocultando pruebas con la policía patriótica. **(Aplausos)**. Nosotros, apartando a los posibles responsables y ustedes, apartando a quien acusa a los responsables, como hicieron con el señor Casado. Esa es la diferencia entre ustedes y nosotros, y por eso, por más que ustedes vean en esto una oportunidad, todo el mundo los conoce y sabe perfectamente que la corrupción en este país está históricamente asociada al Partido Popular. **(Aplausos)**.

Hablemos del sistema ferroviario. En primer lugar, hay que pedir siempre disculpas a aquellas personas que hayan sido afectadas por alguna incidencia. Pese a ello, hay que decir que el sistema ferroviario —sí, señora Teniente, sí, señora Rueda— atraviesa el mejor momento de la historia de este país. **(Rumores)**. Tenemos 16 000 kilómetros de vía en España, la red más extensa de alta velocidad del mundo, después de China; desde que gobierna el PSOE, se han incorporado un 67 % más de trenes de alta velocidad, 753 kilómetros a la alta velocidad, cada día circulan por este país 532 trenes de alta velocidad que transportan 115 000 pasajeros. ¿Hablamos de lo que hicieron ustedes y de lo que hemos hecho nosotros, de lo que hace el Partido Socialista? **(Rumores)**. Ustedes invirtieron en el último año 1 400 millones; nosotros, en el año 2023, hemos invertido el doble, y esa cifra se va a ampliar este año. Solo en la red convencional, en el año 2023, se van a ejecutar 2 000 millones de euros. ¿Qué creen que es, el doble, el triple...? No, cuatro veces más de lo que invertía el Partido Popular con Rajoy. **(Rumores)**. Ustedes no incorporaron al servicio ni un solo tren ni para cercanías ni para alta velocidad, y el Gobierno del Partido Socialista ha impulsado una compra de 5 500 millones de euros para incorporar 500 trenes al servicio. Hemos incorporado el mayor contingente de recursos humanos, 650 nuevos maquinistas, la mayor incorporación de personal nunca realizada.

En definitiva, señorías, estamos apostando por el tren. Estamos incorporando este mismo año un plan de calidad y mejora para el servicio, más de 200 millones de euros y 408 actuaciones. ¿Para qué? Para revisar en más profundidad cada uno de los trenes antes de salir, para incorporar personal técnico, para hacer una mayor penalización a las empresas contratistas en caso de que fallen y para mejorar el protocolo de información y atención a los usuarios en caso de incidencias. Eso es lo que hace el Partido Socialista. **(Rumores)**.

Dice que han empeorado los tiempos, pero si antes de Madrid a Málaga el trayecto duraba cinco horas y ahora dos horas y cuarenta minutos. Si antes de Madrid... **(Rumores)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Un momento, señoría, un momento.

Señorías, señor De Olano, por favor, tomen asiento y vamos a intentar respetar el turno de intervención, porque el ruido era imposible. Les ruego consideración. Gracias.

Continúe.

El señor **SOLER MUR**: Muchas gracias.

Como les decía, los tiempos han mejorado sustancialmente. Antes, de Madrid a Valencia el trayecto duraba tres horas y media, y ahora una hora y cincuenta y cuatro minutos; antes, de Madrid a Valladolid

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 88

eran dos horas y veinticinco minutos y ahora cincuenta y cinco minutos; y así podría seguir con Gijón, con Oviedo, con Alicante, en definitiva, con todos los trayectos que han mejorado sustancialmente el tiempo. Se viaja mucho más rápido y además hay muchas más frecuencias: antes a Málaga había ocho y ahora veinte frecuencias; antes a Valencia había doce y ahora hay veintisiete frecuencias; a Valladolid había veintiuna y ahora hay cuarenta y siete.

En definitiva, señorías, hemos hecho el mayor esfuerzo de inversión en las vías, de inversión en material rodante, de inversión en recursos humanos y en mejora de la atención a los usuarios; eso es lo que ha hecho el Gobierno del Partido Socialista. Y, pese a ello y pese a lo que hicieron ustedes, ¿vienen aquí a reprobar al ministro Puente? Reprobar es no aprobar, y es posible que tengas razón: la gestión del ministro Puente no es para aprobar, es para un sobresaliente. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Obrigado, señor presidente.
A verdade é que... **(Rumores)**.

Gracias, señor presidente.
La verdad es que... **(Rumores)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Un momento, por favor.
Cuando quiera.

El señor **REGO CANDAMIL**: A verdade é que a demagogia do PP parece non coñecer límites. Cando soben aquí teoricamente a falar da AP 9 e dedican tres minutos a falar da corrupción, do caso Koldo, etc., queda en evidencia que a AP 9 lles interesa ben pouco. Cando soben aquí cunha moción sobre as impuntualidades e as incidencias no servizo ferroviario e volven máis unha vez a falar do caso Koldo, da corrupción, do «número 1», etc., pois están poñendo en evidencia que os usuarios e as usuarias lles interesan ben pouco, que os retrasos e as incidencias no servizo ferroviario lles interesan entre cero e nada e que o único que lles interesa é aproveitar para desgastar o Goberno, aproveitar para facer a súa campaña partidista co único obxectivo que parece que teñen marcado desde que perderon as eleccións, e é chegar ao Goberno a toda costa aínda que sexa a base de mentiras e de demagogia. Porque, efectivamente, pode haber unha lexítima preocupación polas incidencias ferroviarias; nós, desde logo témola, o BNG tena. Pódolles asegurar que non houbo incidencia que afectase ao servizo ferroviario do noso país que non implicase automaticamente unha iniciativa do BNG, unha xestión do BNG. Pero feito sempre desde a perspectiva de intentar resolver os problemas, de preocuparse por que as cousas muden e por que avancen. Pódolles asegurar que ao longo destes últimos anos, deste último ano, se queremos falar desta lexislatura, foron numerosas as iniciativas que trasladou o BNG en relación co servizo ferroviario, especialmente, como é lóxico, no noso país, que ten que ver con moitísimas necesidades como consecuencia dunha discriminación histórica que implicou moitos menos investimentos en infraestruturas e en servizos ferroviarios, un déficit que temos que tentar recuperar. Por exemplo, para modernizar a rede ferroviaria interna, e para completala, para modernizar e electrificar e para completar, por exemplo, conexións que aínda non existen, como entre Santiago de Compostela e Lugo. Por exemplo, para mellorar o servizo, reclamando máis frecuencias, reclamando máis prazas e reclamando mellores prezos.

É unha mágoa que non estea agora o ministro de Transportes, porque antes dixo que sempre, sempre, utilizar o vehículo particular era máis caro que utilizar o transporte público. E pódolles un exemplo que deixa patente que non sempre é así, infelizmente: unha viaxe entre Santiago de Compostela e Ourense custa 18 euros, 18 euros! 100 quilómetros. Sae máis barato viaxar unha única persoa nun vehículo particular que facelo no transporte público. Son cousas que evidentemente hai que modificar e hai que mellorar. Por exemplo, para implantar o servizo de cercanías, porque na Galiza aínda, a estas alturas do século XXI, non temos cercanía ferroviaria, nin sequera nas grandes áreas urbanas e metropolitanas. Hai un compromiso no acordo de investidura e sabemos que o Goberno está traballando no estudo para facelo posíbel antes de que acabe esta lexislatura, e por tanto nós queremos que esta lexislatura dure, porque con ese compromiso e con ese acordo de investidura Galiza terá servizo de cercanías. Co Partido Popular temos a certeza de que nin as tivo nin as vai ter. Por tanto, queremos, efectivamente, que a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 89

lexislatura dure. Por exemplo, para que avance o corredor atlántico de mercadorías, porque queremos que exista un servizo de mercadorías ferroviarias que permita non ser tan dependentes coma no noso caso do transporte de mercadorías por estrada, ou para que se poña en marcha a intermobiidade tamén nas cercanías.

Polo tanto, a posición do BNG é traer estas cuestións para melloralas. Pero, claro, cando vostedes o que meten no primeiro punto é a reprobación do ministro de Transportes, xa están deixando claro que a mellora non é realmente o que lles preocupa. Nós queremos mellorar a vida da xente, queremos mellorar a vida dos galegos e galegas, e por tanto sempre vamos facer política construtiva, a diferenza do que fai o Partido Popular. Se se trata de traballar para mellorar as cousas, poden contar connosco. De feito, e díxoo a portavoz aquí do Partido Popular, a semana pasada trouxeron unha PNL, que nós votamos a favor porque había puntos que efectivamente concordabamos con eles. Por tanto, cando vostedes traen unha PNL dicindo que hai que recuperar os criterios de puntualidade anteriores ou que hai que mellorar os servizos, poden contar co apoio do Bloque Nacionalista Galego. Para o que non van contar co apoio do BNG é para facer as súas campañas partidistas e demagóxicas.

Moito obrigado.

La verdad es que la demagogia del PP parece no conocer límites. Cuando suben aquí teóricamente a hablar de la AP-9 y dedican tres minutos a hablar de la corrupción en el caso Koldo, etcétera, queda en evidencia que la AP-9 les interesa muy poco. Cuando suben aquí con una moción sobre las impuntualidades y las incidencias en el servicio ferroviario y vuelven otra vez a hablar del caso Koldo, de la corrupción, del «número 1», etcétera, están poniendo en evidencia que los usuarios y las usuarias les interesan muy poco, que los retrasos y las incidencias en el servicio ferroviario les interesan entre cero y nada, y que lo único que les interesa es aprovechar para desgastar al Gobierno y para hacer su campaña partidista con el único objetivo que tienen marcado desde que perdieron las elecciones, que es llegar al Gobierno a toda costa aunque sea a base de mentiras y demagogia. Porque, efectivamente, puede haber una legítima preocupación por las incidencias ferroviarias; nosotros la tenemos, el BNG la tiene y seguro que hubo muchas incidencias que afectaron a nuestros servicios y que implicasen directamente a una iniciativa del BNG o a una gestión del BNG. Pero se hace desde la perspectiva de solucionar un problema, de preocuparse por que las cosas cambien y avancen. Por eso quiero asegurar que durante estos últimos años, durante este último año, si queremos hablar de esta legislatura, fueron numerosas las iniciativas del BNG, en relación con el servicio ferroviario, especialmente, como es lógico, en nuestro país, que tiene muchas necesidades como consecuencia de una discriminación histórica que implicó muchas menos inversiones en infraestructuras y servicios ferroviarios, un déficit que tenemos que recuperar. Por ejemplo, para modernizar la red ferroviaria interna, para completarla, modernizarla y electrificarla con conexiones que todavía no existen entre Santiago de Compostela y Lugo, y para mejorar el servicio, reclamando más frecuencias, reclamando más plazas y reclamando mejores precios.

Es una pena que no esté aquí el ministro de Transportes, porque antes ha dicho que siempre siempre utilizar el vehículo particular era más caro que utilizar el transporte público. Y les pongo un ejemplo que deja patente que no siempre es así, desgraciadamente: un viaje entre Santiago de Compostela y Ourense cuesta 18 euros y son 100 kilómetros. A una única persona le sale más barato hacerlo en transporte privado que en transporte público, y es algo que hay que modificar y mejorar. Por ejemplo, para implantar el servicio de cercanías, porque en Galicia todavía a estas alturas del siglo XXI no tenemos calidad ferroviaria ni siquiera en las áreas grandes metropolitanas. Hay un proyecto de investidura y el Gobierno está trabajando en el estudio para hacerlo posible antes de que acabe esta legislatura.

Y nosotros queremos que esta legislatura dure, porque con ese compromiso y con ese acuerdo de investidura Galiza tendrá servicio de cercanías, y con el Partido Popular tenemos la seguridad de que no lo tendremos, no lo hemos tenido y no lo tendremos en el futuro. Por eso queremos que esta legislatura dure. Por ejemplo, para que avance el corredor atlántico de mercancías, porque queremos que exista un servicio de mercancías ferroviarias no solo para que nos permita ser competentes, como es nuestro caso, en el transporte de mercancías por carretera, sino para que se ponga en marcha esta intermobiidad también en las cercanías.

Por lo tanto, la posición del BNG es traer estas cuestiones para mejorarlas. Pero, claro, en el primer punto, que es la reprobación al ministro de Transportes, ya dejan claro que las mejoras no es lo que más les preocupa. Nosotros queremos mejorar la vida de la gente, de los gallegos y gallegas, y queremos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 90

hacer una política constructiva, a diferencia de lo que hace el Partido Popular. Si se trata de trabajar para mejorar las cosas, podéis contar con nosotros. Y lo ha dicho aquí la portavoz del Partido Popular: la semana pasada trajeron una PNL, la cual votamos a favor porque había cosas con las cuales estábamos de acuerdo. Cuando traigáis una PNL diciendo que hay que recuperar los criterios de puntualidad y mejorar el servicio, podréis contar con el apoyo del BNG, pero no vais a contar con el apoyo del BNG para hacer campañas partidistas y demagógicas.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra la señora Vaquero Montero.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Jauna zure baimenarekin eserlektutik. Con su permiso, intervendré desde el escaño.

Nosotros poco tenemos que añadir a lo dicho la semana pasada en el debate de la proposición no de ley, que también presentó el Grupo Popular, relativa a los compromisos de puntualidad. Hoy, como era de esperar, en esta Cámara se ha utilizado el debate del caos ferroviario de Renfe para hablar de todo lo que el Partido Popular le quiere reprochar al Partido Socialista y, evidentemente, ha sido contestado con un «y tú más». No queremos participar en este juego, al que asistimos como si estuviéramos en un partido de tenis, pero, sin embargo, sí creemos necesario y urgente mejorar varios de los aspectos en relación con los servicios ferroviarios, a los que ya me referí la semana pasada. Aunque el portavoz del Grupo Socialista haya hecho una valoración de sobresaliente del ministro y el propio ministro haga una muy buena valoración del sistema ferroviario, basándose en los datos de las personas usuarias, se engaña a sí mismo si la valoración únicamente es cuantitativa y no cualitativa.

Compartimos con el grupo proponente la necesidad de un plan, pónganle el apellido que le quieran poner. Y cuando quieran tener un debate serio sobre ello, cuenten con todos nosotros y nosotras, pero no para este juego repetitivo, por cierto, porque esto viene de una moción del Senado, que lo único que hace es utilizar el tema de fondo como un instrumento para reprocharle al grupo del partido que está gobernando y no para mejorar el sistema ferroviario y adaptarlo a las necesidades de las personas usuarias, que es lo que verdaderamente se necesita.

Mila esker.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, tiene la palabra el señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats.

Nosaltres venim a parlar de trens, encara que sigui un *déjà vu*, encara que en parlem molt, però hi ha motius per fer-ho. És evident que davant de la situació de deteriorament del servei cal provocar una reacció. Cal que hi hagi una reacció. Ja ha passat el moment de les reflexions i dels debats. El que cal és que s'actui i que es prenguin decisions. I això, de moment, no ho estem veient.

Una de les mesures, precisament, que proposa la proposta i que estem d'acord és que una de les coses que cal millorar és la millora de l'atenció a l'usuari, al ciutadà que utilitzi el ferrocarril amb tantíssimes incidències com hi ha. Senyors del Partit Socialista, hi ha problemes a la xarxa i a la infraestructura i hi ha problemes als serveis. Els de la xarxa i la infraestructura Costarà temps d'arranjar perquè ve de molts anys enrere. Però millorar l'atenció a l'usuari, el seu acompanyament es pot fer d'una forma molt més ràpida i molt més eficient.

Fer front a una evacuació d'un tren en flames —i això sembla una pel·lícula de fer por, però a Catalunya ha passat dues vegades aquests últims mesos, i més— és terrible que els usuaris hagin de fer-ho sense cap assistència, sense saber què fer, sense saber on han d'anar. Estar penjats davant de la pantalla d'una estació o d'una andana veient els anuncis de trens que no arriben mai i un altre anunci i un altre tren que no arriba. I així successivament, sense tenir informació, sense saber què és el que està passant, això no és acceptable.

El desemparament que pateixen els usuaris és un clam i provoca la sensació per als usuaris que ells no són l'important i quan veuen la retahíla de justificacions: Adif contra Renfe; Renfe li dona la culpa a Adif; el ministeri que li dona la culpa als atropellaments o als robatoris de cable. Quan veuen això, els usuaris tenen clar que ells no estan al centre del servei, que ells no són el centre de la missió, sinó que ells estan

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 91

pagant amb els seus impostos un transport públic ineficient, que no dona el servei que ells necessiten i que al final el que hi ha és una recerca per veure qui es treu les culpes del damunt.

Per això sovint diem que Renfe és una empresa que està més orientada al govern que als usuaris. El canvi de la cultura d'empresa, la formació dels treballadors, millorar els plans de contingència són aspectes en els que hi ha molt a fer i molt a millorar. Un dels punts de la proposta és la reprovació del ministre. A nosaltres el que ens agradaria és poder reprovar tots els ministres que hi ha hagut durant els darrers 25 anys, perquè una part del problema del servei és la desinversió i l'incompliment dels pressupostos, però no del PSOE només, no. De tots els governs, del PSOE i del PP. Perquè, senyors del PP, els hauria de fer una miqueta de vergonyeta de presentar una iniciativa com aquesta. Els hauria de fer una miqueta de vergonyeta. Perquè si no han complert mai ningú, ni PSOE, ni PP, ni pressupostos, ni compromisos, el que es guanya la palma és el PP.

Perquè, miri, amb el govern Zapatero, es va prometre un pla de rodalies a Catalunya de 4000 milions. Es va executar un 14%. Amb el govern Rajoy es va prometre 4200 milions. Era la lluvia de millones. Se'n recorden de la lluvia de millones? Es va executar el 6,2%, la meitat. Unes xifres ridícules. Les inversions mínimes han sigut sempre quan hi ha hagut governs del PP.

Bé, la qüestió és que el mal funcionament del sistema és una situació que té un origen de fa molts anys enrere, però que s'ha perpetuat en el temps i que, evidentment, avui qui té la responsabilitat és qui està governant. Els vull donar unes dades actualitzades de fins on arriba aquest drama. El caos —ho repeteixo, sempre— és a les rodalies de Catalunya, no tant a l'alta velocitat o a les mitjanes distàncies.

Dades actualitzades: del gener a setembre d'enguany, a les rodalies de Catalunya hi ha hagut 8500 incidències. Dades d'Adif. Hi ha hagut trenta-una incidències de mitjana cada dia. De mitjana, una cada 35 minuts a Catalunya, eh? Hi ha hagut estacions com L'Hospitalet, amb 907 incidències, 551 a l'Estació de França, 519 a Barcelona Sants. Escoltin, insuportable per als ciutadans, per als usuaris, i impresentable per a un país occidental al segle XXI.

Nosaltres pensem que això són motius suficients per votar aquesta iniciativa. I, per tant, el que reclamem al Govern és que reaccioni d'una vegada. Els usuaris tenen tot el dret a que aquest viacrucis s'acabi d'una vegada.

Gràcies.

Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, aquí venimos a hablar de trenes, aunque sea un déjà vu, porque hay motivos para hacerlo. Obviamente, ante esta situación de deterioro del servicio, es necesario provocar que haya una reacción. Ha pasado el momento de reflexiones y debate y ha llegado el momento de tomar decisiones.

Una de las medidas incluidas en la propuesta con la que estamos de acuerdo es que una de las cuestiones que hay que mejorar es la atención al usuario, al ciudadano que utiliza el ferrocarril, considerando la cantidad de incidencias que hay. Señores del Partido Socialista, hay problemas en la red y en las infraestructuras, hay problemas en los servicios. En los de la red de infraestructuras tardaremos mucho en arreglarlos, porque hace años que los tenemos, pero mejorar la atención al usuario y garantizar una atención más rápida y eficaz se puede hacer. Para hacer frente a la evacuación de un tren en llamas —y ya sé que esto parece una película de miedo, pero ha pasado ya dos veces en Cataluña en los últimos meses— es terrible que los usuarios tengan que hacerlo sin ningún tipo de asistencia, sin saber qué hacer y sin saber a dónde han de dirigirse. Tener que estar colgados delante de las pantallas de una estación o de un andén, viendo anuncios de trenes que no llegan jamás, tren tras tren, sucesivamente, sin tener información y sin saber qué está ocurriendo, es inaceptable. El desamparo que sienten los usuarios es un clamor y les da la sensación a los usuarios de que no son lo importante. Cuando ven la retahíla de justificaciones —ADIF contra Renfe, Renfe le echa la culpa a ADIF y el ministerio le echa la culpa a los robos de cable o a los atropellos—, los usuarios tienen perfectamente claro que no son ellos quienes están en el centro del servicio, que no son lo más importante, sino que con sus impuestos están pagando un servicio público ineficaz que no les da el servicio que necesitan. Al final lo que ocurre es que hay una especie de búsqueda de a ver quién se quita las culpas de encima. Por eso decimos con frecuencia que Renfe es una empresa que está más orientada al Gobierno que a los usuarios. El cambio de la cultura de empresas, la formación de los trabajadores, mejorar los planes de contingencia, todos estos son aspectos en los que hay mucho por hacer y mucho que mejorar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 92

Uno de los puntos de la propuesta es la reprobación del ministro. A nosotros lo que nos gustaría es poder reprobar a todos los ministros que ha habido en los últimos veinticinco años, porque una parte del problema del servicio es la desinversión y el incumplimiento de los presupuestos. Pero no solo del PSOE, no, de todos los Gobiernos, del PSOE y del PP. Porque, señores del PP, debería darles un poquito de vergüencita presentar una iniciativa como esta, la verdad, porque, si ni el PP ni el PSOE han cumplido jamás ni presupuestos ni compromisos, el que se lleva la palma es el PP. Porque con el Gobierno de Zapatero hubo una inversión en cercanías en Cataluña de 4000 millones y se ejecutó el 14%. En el caso del Gobierno de Mariano Rajoy se propusieron 4200 millones; era la lluvia de millones, ¿se acuerdan? Pues se ejecutó el 6,2%, una cifra ridícula. Las inversiones mínimas han sido siempre cuando ha habido Gobiernos del PP. La cuestión es que el mal funcionamiento del sistema es una situación que tiene un origen claro desde hace un montón de años y que se ha perpetuado en el tiempo, y obviamente hoy en día quien tiene la responsabilidad es quien gobierna. Les voy a dar una serie de datos actualizados para que vean hasta dónde llega este drama. Repito, el caos siempre se vive en rodalies, en cercanías de Cataluña, y no tanto en la alta velocidad o en media distancia. Datos actualizados: desde enero a septiembre de este año, en rodalies ha habido 5800 incidencias. Datos de ADIF: ha habido 31 incidencias de media cada día; de media, una cada 35 minutos. En Cataluña, ¿eh? Ha habido estaciones, como las de L'Hospitalet, con 907 incidencias; 551 en la estación de Francia; 619 en Barcelona-Sants. Oigan, esto es insoportable para los ciudadanos y para los usuarios, impresentable para un país occidental en el siglo XXI. Nosotros creemos que estos son motivos suficientes para votar esta iniciativa y, por tanto, lo que le reclamamos al Gobierno es que reaccione de una vez. Los usuarios tienen todo el derecho a que este vía crucis se acabe de una vez.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers Cunillera. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

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

Buenas tardes.

Bona tarda. Gràcies, presidenta. Diputats, diputades. Avui tornem a debatre una moció del Partit Popular sobre incidències al transport ferroviari. Estem a punt de debatre més vegades sobre les incidències del transport ferroviari que hi hagi incidències, o sigui, estan a punt de batre tots els rècords.

Siguin sincers, a vostès els importa aquest tema? Els importa de veritat si la ciutadania de Catalunya tenim incidències? De veritat que els importa? Quan van governar vostès els importava el més mínim el transport de cercanías o el de rodalies, perquè només s'afanyaven a fer quilòmetres d'alta velocitat i aeroports, que no hi havia ni avions ni passatgers. No em digui que no. No em digui que no. Doni-se'n vergonya, per favor, que han sigut, han sigut la gent que menys... Ha sigut el partit polític que menys ha invertit en el transport de la classe treballadora.

Vostès no superen estar a l'oposició i volen governar a base de trencar-ho tot, no? Els fa il·lusió guanyar una PNL? Molt bé. Doncs facin força populisme, guanyin PNLs. Tot allò que els és impossible guanyar, perquè no estaran a govern. Una oposició molt de dretes. Si no mano jo, no mana ningú. La coneixem molt bé.

Som conscients que gran part de les infraestructures i de les incidències venen donades pel mal estat de les infraestructures ferroviàries. Saben qui té la major part de culpa que les infraestructures estiguin en aquest estat? Sí, vostè mateix ho diu: «Vostès». Moltes d'elles tenen dècades d'antiguitat i no han estat renovades adequadament. Això, sumat a una manca d'inversions a llarg termini, ha creat un sistema saturat i vulnerable a problemes tècnics.

Per tant, trobem a faltar a la seva moció que no parlin d'execució pressupostària. Les incidències s'acabaran quan començarem a executar tot el pressupost, a renovar tot allò que vostès no han fet. Ens agrada, però, que fins i tot incloguin a la seva exposició de motius les incidències que tenim a rodalies, a Catalunya. Estan a punt de demanar que hi hagi totes les mateixes incidències a Catalunya que a les demés comunitats autònomes. Ja els ho vaig dir la setmana passada, ho recorden? Estan a punt de perdre ja tots els papers. Vostès són uns pocavergonyes.

I dit això, escoltin bé, senyories del PSOE, ja n'hi ha prou. Milers de persones utilitzen els trens de rodalies per desplaçar-se diàriament a les feines o als estudis. Les freqüències, incidències ens afecten negativament la qualitat de vida i la productivitat dels usuaris. Aquest fet genera malestar, ja que no compleix les expectatives d'un transport eficient. Els puc parlar d'un incendi d'una catenària, la setmana passada...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 93

Diputados y diputadas, hoy vamos a debatir sobre las incidencias que sufren los usuarios en el sistema ferroviario. Estamos a punto de debatir más veces sobre las incidencias del sistema ferroviario que incidencias mismas hay. Es decir, están ustedes a punto de batir todos los récords. Sean sinceros, señores diputados y diputadas, ¿les importa a ustedes este tema? ¿De verdad les importa si la ciudadanía de Cataluña tiene algún tipo de incidencia? ¿De verdad que les importa? Porque cuando gobernaban ustedes no les importaba lo más mínimo el transporte de cercanías o de rodalies; solo les preocupaba hacer kilómetros en alta velocidad, y hay aeropuertos que no tienen ni aviones ni pasajeros. (La señora Teniente Sánchez hace gestos negativos) No me diga que no, no me diga que no, tenga un poquito de vergüenza. Ha sido el partido político que menos ha invertido en el transporte de la clase trabajadora. Ustedes no soportan estar en la oposición y quieren gobernar a base de romperlo todo. Les hace ilusión ganar una PNL, pues perfecto, adelante, hagan populismo, ganen esas PNL en todo lo que es imposible que ganen porque no están en el Gobierno. Es una oposición muy de derechas: si no mando yo, no manda nadie. Ya conocemos bien esa oposición.

Somos conscientes de que buena parte de las infraestructuras y de las incidencias proceden del mal estado de las infraestructuras ferroviarias. ¿Saben quién tiene la mayor parte de la culpa de que las infraestructuras estén en el estado en que se encuentran? Sí, usted mismo lo dice: ustedes. Muchas tienen décadas de antigüedad y no se las ha renovado adecuadamente. Eso, sumado a una falta de inversiones a largo plazo, ha creado un sistema saturado y vulnerable a problemas técnicos. Por tanto, echamos de menos que en su moción no se hable de ejecución presupuestaria. Las incidencias se acabarán cuando empecemos a ejecutar todo el presupuesto asignado a renovar todo aquello que ustedes no han renovado. Eso sí, nos gusta que incluyan en su exposición de motivos también incluso las incidencias que tenemos en rodalies en Cataluña. Están a punto de solicitar que haya las mismas incidencias en Cataluña que en el resto de comunidades autónomas. Ya se lo dije la semana pasada, ¿se acuerdan? Están a punto de perder los papeles totalmente. Son ustedes unos sinvergüenzas. Y, una vez dicho esto, óiganme, señores del PSOE: ya basta. Miles de personas utilizan los trenes de cercanías para desplazarse cada día para trabajar o para estudiar. La frecuencia de las incidencias afecta negativamente la calidad de vida y la productividad de los usuarios. Este hecho genera malestar, ya que no se cumplen las expectativas de un transporte eficaz. Les puedo hablar de un incendio de una catenaria la semana pasada... (Rumores).

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, ruego silencio a la Cámara, que así es imposible. Gracias.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, presidenta. Sembla que els importen molt les incidències, però no callen ni per escoltar-ho.

Els puc parlar de l'incendi d'una catenària la setmana passada, de mil incidències dels últims mesos, fins i tot ara que hi ha afectacions als serveis a llarga distància. Perdonin, però el bitllet pot ser gratuït o no pot ser gratuït, però el temps perdut no és gratuït. Indemnitzaren pel temps perdut?

Les incidències sovint es deuen a problemes a les instal·lacions, com avaries a les senyalitzacions, catenàries o altres aspectes a la xarxa elèctrica. Aquestes avaries poden trigar hores a solucionar-se. Per tant, sí, demanin al seu ministre una mica més d'empatia i humanitat. És evident que no s'arreglaran les vies amb empatia, però les persones se sentiran una mica millor.

Quan hi ha un retard, s'ha de gestionar. Primer, avisar els passatgers, que cadascú amb el seu temps prengui les decisions que hagi de fer. No pot ser que estiguem més de tres hores mirant una pantalla i que ens vagi sortint: «En breu les notificarem la vía». Quan hi ha una incidència, cal fer protocols ràpids i no només avisar. Cal acondicionar sales. No podem tenir la ciutadania tres hores de peu en una estació.

Quan un tren es queda aturat entre dues estacions, com va passant tot sovint, cal gestionar els menors que viatgen sols. També les persones amb dependència que no tenen suports, perquè ningú comptava que hi hauria una incidència. Potser és necessari portar queviures, portar productes d'higiene femenina. Quan es produeixen incidències greus, la manca de coordinació amb altres xarxes de transport deixa els usuaris amb poques alternatives i això agreuja la frustració, especialment en situacions d'alta demanda. No tornaré a fer una llista de totes les incidències greus perquè crec que ja n'hem parlat prou.

Ara és necessari que es posin a treballar per millorar aquestes incidències i s'han de fer uns bons pressupostos. I sobretot, el que cal fer és executar-los al cent per cent. Ara, afluixin el to, perquè també és cert que les actituds de les persones dificulten els processos de negociació. I vostès saben que el PP està expectant per poder fer tot allò que els va en contra.

I acabo. Fixin-se que fins i tot ara són ells els qui defensen la classe treballadora. Tal com els he dit, senyories del PSOE, el secretari d'Infraestructures, però sobretot el ministre Puente, el tren no viu el seu millor moment. Tinguin humanitat, vagin amb rodalies i veuran una realitat que sembla que desconguin.

Gràcies.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 94

Gracias, presidenta.

Parece que les importan mucho las incidencias, pero no se callan ni para escuchar cuando se habla de ellas. Les hablaba del incendio de una catenaria la semana pasada, diez mil incidencias en los últimos meses e incluso afectando a los servicios de larga distancia. Perdonen, el billete puede ser gratuito o no, pero el tiempo perdido no es gratuito. ¿Indemnizarán por el tiempo perdido? Las incidencias, con frecuencia, se deben a problemas de las instalaciones: averías en la señalización, catenarias o en otros aspectos de la red eléctrica. Estas averías pueden tardar horas en arreglarse, así que pídanle a su ministro un poco más de empatía y de humanidad. Es evidente que no se van a arreglar las vías con empatía, pero las personas se sentirán un poco mejor. Si hay un retraso, hay que gestionarlo. Primero hay que avisar a los pasajeros; que cada uno con su tiempo pueda tomar las decisiones que le parezca tomar. No puede ser que estemos más de tres horas mirando una pantalla y que vaya saliendo siempre: en breve les notificaremos la vía. Cuando hay una incidencia, tiene que haber protocolos rápidos y no solo avisar, hay que acondicionar salas. No podemos tener a la ciudadanía tres horas de pie en una estación. Cuando un tren se queda parado entre dos estaciones, cuando pasa con frecuencia, hay que gestionar la situación de los menores que viajan solos, también la de las personas con dependencia que no tienen apoyo porque nadie contaba con que iba a haber una incidencia. Quizás sea necesario guardar víveres, productos de higiene femenina. Cuando hay incidencias graves, la falta de coordinación con otras redes de transportes deja a los usuarios con pocas alternativas, y eso agrava la frustración, sobre todo en casos de alta demanda. No voy a hacer una lista de todas las incidencias graves porque creo que ya hemos hablado bastante de ellas. Ahora lo que necesitamos es que se pongan a trabajar ustedes para mejorar estas incidencias. Hay que crear buenos presupuestos y, sobre todo, lo que es necesario es ejecutarlos al 100%. Ahora, bajen el tono, que también es cierto que las actitudes de las personas dificultan los procesos de negociación, y ustedes saben que el PP está expectante para poder hacer todo lo que les echan en cara. Fíjense, y con esto acabo, que incluso son ellos los que defienden a la clase trabajadora.

Señorías del PSOE, el secretario de Infraestructuras y, sobre todo, el ministro Puente, tienen que saber que el tren no vive su mejor momento. Tengan humanidad, vayan en cercanías y verán una realidad que parece que desconocen.

Gracias. (Aplausos).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora Granollers.
Votamos en tres minutos. **(Pausa)**.

PROPOSICIONES NO DE LEY. (VOTACIÓN):

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE EQUIPARACIÓN SALARIAL REAL Y TOTAL DE LA POLICÍA NACIONAL Y LA GUARDIA CIVIL, ASÍ COMO SU JUBILACIÓN ANTICIPADA. (Número de expediente 162/000242).

La señora **PRESIDENTA**: En primer lugar, la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, sobre equiparación salarial real y total de la Policía Nacional y de la Guardia Civil, así como su jubilación anticipada.

Votamos separadamente por puntos.

Punto número 1.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345; a favor, 171; en contra, 174.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Punto número 2.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 344; a favor, 170; en contra, 174.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Punto número 3.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 95

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345; a favor, 171; en contra, 173; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Punto número 4.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 344; a favor, 199; en contra, 21; abstenciones, 124.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE LUCHA CONTRA LA VIOLENCIA DE GÉNERO EN EL ÁMBITO DIGITAL. (Número de expediente 162/000236).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos ahora a votar la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, sobre la lucha contra la violencia de género en el ámbito digital.

Se vota en los términos de la enmienda transaccional presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345; a favor, 312; en contra, 33.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. **(Aplausos)**.

MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACIONES URGENTES. (VOTACIÓN):

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX, SOBRE LAS MEDIDAS QUE VA A ADOPTAR EL GOBIERNO PARA COMBATIR EL EMPOBRECIMIENTO DE LOS ESPAÑOLES. (Número de expediente 173/000052).

La señora **PRESIDENTA**: Vamos a votar ahora la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario VOX sobre las medidas que va a adoptar el Gobierno para combatir el empobrecimiento de los españoles.

Votamos separadamente por puntos.

Punto 1.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345; a favor, 170; en contra, 175.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Punto 2.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345; a favor, 33; en contra, 312.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Punto 3.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345; a favor, 33; en contra, 312.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Punto 4.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345; a favor, 33; en contra, 312.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 71

16 de octubre de 2024

Pág. 96

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Punto 5.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345; a favor, 33; en contra, 312.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

- **DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (SEÑOR REGO CANDAMIL), RELATIVA A LA DISPOSICIÓN DEL GOBIERNO DE PROCEDER DE FORMA INMEDIATA AL RESCATE DE LA AP-9 A LA VISTA DEL RECIENTE INFORME REALIZADO POR PROFESORES DE LA UNIVERSIDAD DE A CORUÑA QUE FIJA EN 904,7 MILLONES DE EUROS EL COSTE DE ESTA OPERACIÓN. (Número de expediente 173/000053).**

La señora **PRESIDENTA**: Votamos ahora la moción consecuencia de interpelación del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la disposición del Gobierno de proceder de forma inmediata al rescate de la AP-9 a la vista del reciente informe realizado por profesores de la Universidad de A Coruña, que fija en 904,7 millones de euros el coste de esta operación.

Votamos separadamente por puntos.

Punto 1.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345; a favor, 178; en contra, 154; abstenciones, 13.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.

Punto 2.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 344; a favor, 306; en contra, 33; abstenciones, 5.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.

Punto 3.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345; a favor, 307; en contra, 33; abstenciones, 5.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.

- **DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE LAS MÚLTIPLES INCIDENCIAS Y PROBLEMAS OCURRIDOS DURANTE LOS ÚLTIMOS MESES EN LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA. (Número de expediente 173/000054).**

La señora **PRESIDENTA**: Votamos en último lugar la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario Popular, sobre las múltiples incidencias y problemas ocurridos durante los últimos meses en la red ferroviaria española.

Se vota en sus propios términos.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345; a favor, 186; en contra, 156; abstenciones, 3.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. **(Aplausos)**.

Muchísimas gracias a todos y a todas.

Se levanta la sesión.

Eran las tres y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

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