



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

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 87

Pág. 1

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> FRANCINA ARMENGOL SOCIAS**

**Sesión plenaria núm. 84**

**celebrada el miércoles 11 de diciembre de 2024**

	<u>Página</u>
<b>ORDEN DEL DÍA:</b>	
<b>Preguntas .....</b>	<b>6</b>
<b>Interpelaciones urgentes:</b>	
— <b>Del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), a la vicepresidenta tercera del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico sobre las medidas que va a tomar para garantizar el acceso a la red y atender los nuevos suministros necesarios para la industria en sus procesos de reindustrialización y descarbonización. (Número de expediente 172/000082) .....</b>	<b>32</b>
— <b>Del Grupo Parlamentario Republicano, sobre la democratización del sistema de representatividad y la lucha contra la precariedad laboral y económica del sector del transporte de mercancías por carretera. (Número de expediente 172/000084) .....</b>	<b>39</b>
— <b>Del Grupo Parlamentario VOX, a la vicepresidenta tercera del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico sobre cuál va a ser la política del Gobierno en materia de agua y fuentes de energía y su impacto en la economía española. (Número de expediente 172/000085) .....</b>	<b>48</b>
— <b>Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública sobre los escándalos que rodean su gestión. (Número de expediente 172/000086) .....</b>	<b>55</b>
<b>Comparecencia del Gobierno ante el Pleno de la Cámara, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 203 del Reglamento:</b>	
— <b>Comparecencia, a petición propia, del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible ante el Pleno de la Cámara, para dar cuenta de las acciones realizadas por el Gobierno de España en materia de infraestructuras y servicios de transporte como consecuencia de la DANA de finales de octubre de 2024. (Número de expediente 210/000060) .....</b>	<b>62</b>

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 2

- Comparecencia urgente 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 por qué continúa el caos ferroviario en España con el nuevo episodio de octubre que afectó a decenas de trenes y miles de pasajeros que quedaron abandonados, la falta de coordinación entre Renfe, ADIF y Logirail y conocer el calendario que maneja el Ministerio para revertir los criterios de puntualidad, así como los planes exigidos por el Congreso. (Número de expediente 210/000049) ..... 62

### 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: ¿Cree que sus prioridades coinciden con los intereses de los españoles? (Número de expediente 180/000428) .....	6
	Página
De la diputada doña Míriam Nogueras i Camero, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, que formula al señor presidente del Gobierno: ¿Qué opina el presidente sobre la situación política en el Reino de España? (Número de expediente 180/000422) .....	7
	Página
De la diputada doña Mertxe Aizpurua Arzallus, del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, que formula al señor presidente del Gobierno: ¿Comparte la necesidad de mantener medidas de protección social? (Número de expediente 180/000424) .....	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: ¿Le preocupa al Gobierno la pérdida de poder adquisitivo de los españoles? (Número de expediente 180/000429) .....	11
	Página
De la diputada doña Patricia Rodríguez Calleja, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la señora vicepresidenta primera y ministra de Hacienda: ¿De quién recibe órdenes su director de gabinete? (Número de expediente 180/000430) .....	12
	Página
De la diputada doña María Pilar Alía Aguado, en sustitución de la diputada doña Ester Muñoz de la Iglesia, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la señora vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico: ¿Por qué ha mantenido tan alto grado de opacidad con su agenda? (Número de expediente 180/000412) .....	14

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 3

	<u>Página</u>
<b>Del diputado don Jaime Eduardo de Olano Vela, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la señora vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico: ¿Cree que usted cumple los estándares éticos para ser nombrada vicepresidenta del Gobierno? (Número de expediente 180/000431) .....</b>	<b>15</b>
	<u>Página</u>
<b>Del diputado don Miguel Tellado Filgueira, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al señor ministro de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes: ¿Está satisfecho con su labor el frente del Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes? (Número de expediente 180/000432) .....</b>	<b>17</b>
	<u>Página</u>
<b>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: ¿Cree el Gobierno que puede asegurarse su propia impunidad? (Número de expediente 180/000427) .....</b>	<b>18</b>
	<u>Página</u>
<b>Del diputado don Elías Bendodo Benasayag, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la señora ministra de Defensa: ¿Qué relación tiene su ministerio con la trama de corrupción del PSOE que ya investiga el Tribunal Supremo? (Número de expediente 180/000433) .....</b>	<b>20</b>
	<u>Página</u>
<b>De la diputada doña Mirian Guardiola Salmerón, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al señor ministro del Interior: ¿A quién beneficia su «Gran Hermano» turístico? (Número de expediente 180/000434) .....</b>	<b>21</b>
	<u>Página</u>
<b>De la diputada doña Sofía Acedo Reyes, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al señor ministro del Interior: ¿Cuál es la política de «colaboradores» del Ministerio del Interior? (Número de expediente 180/000435) .....</b>	<b>22</b>
	<u>Página</u>
<b>De la diputada doña Cristina Valido García, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al señor ministro del Interior: ¿Qué acciones va a tomar su Ministerio para acabar con las interminables colas ante el control de pasaportes en llegadas del aeropuerto Tenerife Sur? (Número de expediente 180/000421) .....</b>	<b>24</b>
	<u>Página</u>
<b>De la diputada doña Ester Muñoz de la Iglesia, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al señor ministro de Política Territorial y Memoria Democrática: ¿Cree que debe seguir al frente del Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática? (Número de expediente 180/000436) .....</b>	<b>25</b>

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 4

	<u>Página</u>
<b>Del diputado don Ignacio Gil Lázaro, del Grupo Parlamentario VOX, que formula al señor ministro de Política Territorial y Memoria Democrática: ¿Cuál es su objetivo al frente del Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática? (Número de expediente 180/000426) .....</b>	<b>26</b>

	<u>Página</u>
<b>Del diputado don Oskar Matute García de Jalón, del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, que formula al señor ministro de Economía, Comercio y Empresa: ¿Comparte el Gobierno la decisión de la Sociedad Estatal COFIDES de provocar el cierre de Astilleros Balenciaga? (Número de expediente 180/000403) .....</b>	<b>28</b>

	<u>Página</u>
<b>De la diputada doña Maribel Vaquero Montero, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), que formula al señor ministro de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030: ¿Qué medidas va a adoptar el Gobierno tras la sentencia del Juzgado Administrativo número 1 de Barcelona que obliga al Ayuntamiento a asumir el pago del permiso parental retribuido de 8 semanas para el cuidado de menores porque el Ejecutivo español no lo ha regulado en tiempo y forma? (Número de expediente 180/000425) .....</b>	<b>29</b>

	<u>Página</u>
<b>Del diputado don Jaime Miguel de los Santos González, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al señor ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública: ¿Por qué fue nombrado ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública? (Número de expediente 180/000437) .....</b>	<b>31</b>

	<u>Página</u>
<b>Interpelaciones urgentes .....</b>	<b>32</b>

	<u>Página</u>
<b>Del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), a la vicepresidenta tercera del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico sobre las medidas que va a tomar para garantizar el acceso a la red y atender los nuevos suministros necesarios para la industria en sus procesos de reindustrialización y descarbonización .....</b>	<b>32</b>

*Formula la interpelación urgente la señora Sagastizabal Unzetabarrenetxea, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV);*

*En nombre del Gobierno contesta la señora vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Agesen Muñoz).*

*Replica la señora Sagastizabal Unzetabarrenetxea y duplica la señora vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.*

	<u>Página</u>
<b>Del Grupo Parlamentario Republicano, sobre la democratización del sistema de representatividad y la lucha contra la precariedad laboral y económica del sector del transporte de mercancías por carretera .....</b>	<b>39</b>

*Formula la interpelación urgente la señora Granollers Cunillera, del Grupo Parlamentario Republicano.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 5

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

*Replica la señora Granollers Cunillera y duplica el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.*

Página

**Del Grupo Parlamentario VOX, a la vicepresidenta tercera del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico sobre cuál va a ser la política del Gobierno en materia de agua y fuentes de energía y su impacto en la economía española ..... 48**

*Formula la interpelación urgente el señor Figaredo Álvarez-Sala, del Grupo Parlamentario VOX.*

*En nombre del Gobierno contesta la señora vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (Aagesen Muñoz).*

*Replica el señor Figaredo Álvarez-Sala y duplica la señora vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.*

Página

**Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública sobre los escándalos que rodean su gestión ..... 55**

*Formula la interpelación urgente el señor Muñoz Abrines, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.*

*En nombre del Gobierno contesta el señor ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública (López Águeda).*

*Replica el señor Muñoz Abrines y duplica el señor ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública.*

Página

**Comparecencia del Gobierno ante el Pleno de la Cámara, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 203 del Reglamento ..... 62**

Página

**Comparecencia, a petición propia, del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible ante el Pleno de la Cámara, para dar cuenta de las acciones realizadas por el Gobierno de España en materia de infraestructuras y servicios de transporte como consecuencia de la DANA de finales de octubre de 2024 ..... 62**

Página

**Comparecencia urgente 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 por qué continúa el caos ferroviario en España con el nuevo episodio de octubre que afectó a decenas de trenes y miles de pasajeros que quedaron abandonados, la falta de coordinación entre Renfe, ADIF y Logirail y conocer el calendario que maneja el Ministerio para revertir los criterios de puntualidad, así como los planes exigidos por el Congreso ..... 62**

*El señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible (Puente Santiago) expone a la cámara la información sobre los puntos de referencia.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 6

*Intervienen el señor **Palencia Rubio**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso; la señora **Mejías Sánchez**, del Grupo Parlamentario VOX; el señor **Ibáñez Mezquida**, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR; la señora **Granollers Cunillera**, del Grupo Parlamentario Republicano, que acumula en este turno su turno de réplica; el señor **Gavin i Valls**, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya; la señora **Vaquero Montero**, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); los señores **Sánchez Serna**, **Rego Candamil** y **Catalán Higuera**, del Grupo Parlamentario Mixto, que acumulan en este turno su turno de réplica; y el señor **Ramos Esteban**, del Grupo Parlamentario Socialista.*

**Contesta el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.**

*Vuelven a hacer uso de la palabra el señor **Palencia Rubio**, la señora **Mejías Sánchez**, y los señores **Alonso Cantorné**, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, y **Ramos Esteban**, del Grupo Parlamentario Socialista.*

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

*Se suspende la sesión a las cuatro y cuarenta 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: ¿CREE QUE SUS PRIORIDADES COINCIDEN CON LOS INTERESES DE LOS ESPAÑOLES? (Número de expediente 180/000428).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señorías, reanudamos la sesión.

Continuamos con las preguntas dirigidas al Gobierno conforme al orden del día remitido por él. Preguntas dirigidas al señor presidente del Gobierno.

Pregunta del diputado don Alberto Núñez Feijóo, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

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

Señor Sánchez, después de escuchar a sus socios esta semana, los españoles queremos saber cuánto más nos va a costar que usted siga en el palacio de la Moncloa.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra el presidente del Gobierno.

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

Señoría, usted me pregunta por las prioridades que tienen los españoles y si coinciden con las del Gobierno, y yo le digo que sí. Lo dije en mi investidura, al principio de esta legislatura, y, por supuesto, me reafirmo ahora: las prioridades del Gobierno son la consolidación del crecimiento económico, la creación de empleo, el fortalecimiento de los servicios públicos y del estado del bienestar, abordar el problema de la vivienda —por eso vamos a tratarlo en la próxima conferencia de presidentes—, combatir la desigualdad en todas sus formas y también defender la paz allí donde hay conflictos en el escenario internacional.

Yo creo que, además, los datos están acompañando a estas prioridades del Gobierno de España. Hoy mismo un semanario, *The Economist*, acaba de situar a España como la economía que mejor desempeño ha tenido en todo el mundo en el año 2024. **(Aplausos)**. La OCDE ha señalado que España está creciendo cuatro veces más que la media europea. Tenemos casi 22 millones de personas trabajando, hemos subido los salarios y las pensiones —por cierto, rebajando la deuda pública y el déficit público—. En aquellas comunidades autónomas donde se está aplicando la ley de vivienda estamos reduciendo también los precios de los alquileres y desde el punto de vista internacional creo que España está ahora mismo con mucho más peso que con anteriores Administraciones. Con esto lo que le quiero decir, señoría, es que España vive uno de sus mejores momentos de las últimas décadas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 7

y eso es gracias al esfuerzo de todos los españoles y españolas, pero también a la contribución del Gobierno de España. Estas son nuestras prioridades.

A mí me gustaría saber, señor Feijóo, cuáles son las suyas. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra el señor Núñez Feijóo.

El señor **NÚÑEZ FEIJÓO**: Bueno, no ha habido suerte; pero, si no responde, al menos, no miente. **(Risas)**.

Mire, su precariedad parlamentaria es comparable con su debilidad judicial. Sus socios, donde usted ve entendimiento, ven engaños; y los jueces, donde usted ve comportamientos ejemplares, ven indicios de delito. Siento tener que decírselo, señor presidente, no es agradable, pero en su mesa de Navidad se sentarán, al menos dos imputados. **(El señor López Álvarez: ¡Por favor!—Rumores)**. Y cuando regrese al trabajo, sus socios le estarán esperando para cobrar la investidura; la vicepresidenta Díaz seguirá repitiendo que el Gobierno no gobierna; Podemos seguirá especulando con su caída, porque saben que usted va a por ellos, y los independentistas volverán a recordarle que sin ellos usted no es nadie.

Señora Nogueras, claro que Sánchez no es de fiar, claro que les ha engañado y claro que les va a seguir engañando. Yo se lo he dicho hace mucho tiempo y se lo reitero hoy. **(Rumores)**. Eso sí, señor Sánchez, deje de comprar el poder con la dignidad y el dinero de los españoles. **(Aplausos)**. Usted pretende conseguir el apoyo de sus socios como el Gobierno con sus mordidas, con el dinero de los españoles, y ya estamos hartos de seguir pagando con el dinero de todos el que usted haya perdido las elecciones.

Mire, nadie les persigue por ser progresistas, sino por presuntos delitos y por mentiras reiteradas. Y ¿sabe qué? Ni el independentismo le perdonará sus mentiras ni los jueces les perdonarán sus delitos. **(Aplausos)**.

Usted y yo sabemos que el próximo Congreso Federal será el de su relevo. Puede elegir entre urnas o chantajes, pero, asúmalo, sobre la mentira y la corrupción es imposible construir nada; solo se construye sobre la confianza y el interés general, y usted es incompatible con la confianza y el interés general. Usted es incompatible con España.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra el presidente del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Sánchez Pérez-Castejón): Gracias, señor presidente.

No ha tenido su día hoy, señor Feijóo, le veo un poco flojo; un poco flojo. **(Risas)**.

Mire, las prioridades del Gobierno de España coinciden con las principales preocupaciones de los ciudadanos. Según todos los estudios demoscópicos, ¿cuáles son las principales preocupaciones que tienen los ciudadanos? Pues la vivienda, el empleo, la seguridad, la sanidad, la economía... ¿Saben cuántas veces me ha preguntado el señor Feijóo sobre estas cuestiones desde que lleva siendo líder de la oposición? En las veintidós preguntas parlamentarias que me ha hecho en el Senado y en el Congreso de los Diputados no me ha preguntado ni una sola vez por estas cuestiones. **(Aplausos)**. Ni por vivienda, ni por educación, ni por sanidad, ni por dependencia, ni por economía, ni por empleo.

Lo que me pregunta el señor Feijóo es —y cito textualmente— a quién escucho como presidente, si creo que gobernar consiste en vivir mejor en la Moncloa... ¿De verdad esta era la política para adultos que usted iba a traer de Galicia? **(Aplausos)**.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MÍRIAM NOGUERAS I CAMERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA, QUE FORMULA AL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿QUÉ OPINA EL PRESIDENTE SOBRE LA SITUACIÓN POLÍTICA EN EL REINO DE ESPAÑA? (Número de expediente 180/000422).**

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

Pregunta de la diputada doña Miriam Nogueras i Camero, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

La señora **NOGUERAS I CAMERO**: El dia de la seva investidura, senyor Sánchez, li dèiem que era la seva responsabilitat trobar la manera de respectar el marc que vostès i nosaltres havíem acordat i fer honor a aquest escrit i a aquesta signatura. També li vam suggerir que no ha temptés la sort amb Junts. Vostès saben perfectament que nosaltres no anem de farol. No ens vam presentar a les eleccions

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 8

espanyoles per donar estabilitat a cap govern espanyol, i menys a un govern espanyol que no compleix amb Catalunya, sigui del color que sigui. Estan en números vermells, senyor Sánchez, es posaran al dia?

*El día de su investidura, señor Sánchez, le decíamos que era responsabilidad suya encontrar la manera de rescatar el marco que ustedes y nosotros habíamos acordado y honrar este escrito y esta firma. También le sugerimos que no tentara a la suerte con Junts. Usted sabe perfectamente que nosotros no nos pegamos faroles. Junts no se presentó a las elecciones españolas para dar estabilidad a ningún Gobierno español, y menos a un Gobierno español que no cumple con Cataluña, sea del color que sea. Están en números rojos, señor Sánchez, ¿se pondrán al día ustedes?*

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.  
Tiene la palabra el presidente del Gobierno.

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

Señora Noguera, usted me pregunta por la situación política en el Reino de España y me pregunta si vamos a cumplir con los objetivos marcados y que son públicos y transparentes, y yo le digo...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Un momento, presidente, un segundo.  
No pasa nada, aceptamos cualquier género, igual que cuando ustedes lo hacen al contrario; no pasa nada. **(Risas y aplausos)**.  
Cuando quiera, presidente.

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

Usted me pregunta por la situación política en el Reino de España y yo le digo que, efectivamente, si nos comparamos con el resto de países de nuestro entorno es mejor. Ahora, que puede ser mejorable dada la situación económica de nuestro país, también se lo reconozco. Se lo he dicho antes al señor Feijóo, estamos creciendo cuatro veces más que la media europea y tenemos 22 millones de personas trabajando. En el terreno social lo que hemos hecho ha sido dignificar las condiciones laborales de los trabajadores con una reforma laboral que ha hecho que uno de cada dos contratos que se firman sean estables, o que tengamos un salario mínimo interprofesional que durante estos últimos seis años ha aumentado un 54 %, o la revalorización del Sistema Público de Pensiones, o la creación del ingreso mínimo vital, o la proyección internacional de España, o la cohesión territorial y la paz social de la que goza ahora mismo España como consecuencia de los acuerdos que hemos alcanzado no solamente con sus señorías, sino también con los agentes sociales para abordar importantes reformas al respecto.

Es verdad que tenemos un Gobierno en minoría parlamentaria y nos toca negociar, trabajar ley a ley con los distintos grupos parlamentarios de esta Cámara. Pero, insisto, el Gobierno de España va a cumplir con los compromisos que son públicos y transparentes, firmados con todos los grupos parlamentarios en mi investidura y en la conformación del Gobierno de coalición progresista. **(Aplausos)**.

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

La señora **NOGUERAS I CAMERO**: El que estem fent nosaltres és el que ningú més s'atreveix a fer, que és exigir-los a vostès que moguin el cul i facin la feina que han de fer a Catalunya. Paguin el que deuen als catalans; traspassin les competències acordades; respectin les competències que ja tenim; demostrin que els indigna tant com a nosaltres que la cúpula judicial espanyola es vanti de no aplicar les lleis que s'aproven aquí; publiquin les balances fiscals —tenen les dades per fer-ho—; reverteixin la desfeta que han fet vostès i el Partit Popular a Rodalies i Renfe Catalunya; plantin-se davant d'Europa quan sentencien a mort els pescadors i els pagesos de Catalunya; deixin de collar les petites i mitjanes empreses; deixin de cosir-nos a impostos; exerceixin la diplomàcia per aprovar l'oficialitat del català a Europa; facin habitatge públic i equilibrin els preus; respectin la policia catalana; agilitzin la llei contra la multireincidència presentada per Junts aquí i admesa a tràmit. Quan algú entra a Catalunya la policia que ha de veure és la catalana, la llengua que ha d'aprendre és el català i el país que ha de respectar i ha de saber que trepitja és Catalunya.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 9

Sap per què som exigents i ho seguirem sent, senyor Sánchez? Entre d'altres coses, perquè el president de la Generalitat de Catalunya ha decidit no ser-ho, perquè ve renunciat perquè és del seu partit. I n'hi ha alguns d'aquí que per defensar blocs ideològics espanyols han renunciat a defensar Catalunya. Estem en política per servir els ciutadans catalans, no per servir-los a vostès. I ens plantem perquè és la nostra responsabilitat defensar Catalunya davant un Govern que no ho fa. Visca Catalunya lliure!

Moltes gràcies.

*Lo que estamos haciendo nosotros es lo que nadie más se atreve a hacer: exigirles a ustedes que muevan el culo y que hagan el trabajo que tienen que hacer en Cataluña. Paguen lo que deben a los catalanes; traspasen las competencias acordadas; respeten las competencias que ya tenemos; demuestren que les indigna tanto como a nosotros que la cúpula judicial española se vanaglorie de no aplicar las leyes que se aprueban aquí; publiquen las balanzas fiscales —tienen los datos—; inviertan el desastre que han dejado en Renfe ustedes y el Partido Popular —en Renfe y Rodalies de Catalunya—; plántense ante Europa cuando sentencian a muerte a los pescadores y agricultores de Cataluña; dejen de apretar a las pequeñas y medianas empresas; dejen de cosernos a impuestos; ejerzan la diplomacia para aprobar la oficialidad del catalán en Europa; hagan vivienda pública y equilibren los precios; respeten a la Policía catalana; agilicen la ley contra la multirreincidencia presentada por Junts aquí y admitida a trámite. Cuando alguien entra en Cataluña la Policía que tiene que ver es la Policía catalana, la lengua que ha de aprender es el catalán y el país que ha de respetar y ha de saber que pisa es Cataluña.*

*¿Sabe por qué somos exigentes y lo seguiremos siendo, señor Sánchez? Entre otras cosas, porque el presidente de la Generalitat de Catalunya ha decidido no serlo, porque viene renunciado porque es de su partido, y hay algunos aquí que para defender bloques ideológicos españoles han renunciado a defender Cataluña. Estamos en política para servir a los ciudadanos catalanes, no para servirlos a ustedes. Y nos plantamos porque es nuestra responsabilidad defender a Cataluña ante un Gobierno que no lo hace. ¡Viva Cataluña libre!*

*Gracias.*

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

Tiene la palabra el señor presidente del Gobierno.

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

Señora Noguera, el Parlamento refleja la pluralidad política y la diversidad territorial de nuestro país, y por mucho que diga la derecha y la ultraderecha, durante esta legislatura estamos avanzando en múltiples acuerdos también para Cataluña y el conjunto de la sociedad catalana.

Nosotros hemos reivindicado la política útil, política útil que, por cierto, se está haciendo en la Generalitat de Catalunya gracias al impulso y al liderazgo del señor Illa. Mire, el principal problema que tiene ahora mismo Cataluña, y así lo indica el último CEO, es el acceso a la vivienda. En Cataluña se está aplicando la ley de vivienda y, como consecuencia de ello, se está reduciendo el precio del alquiler y hay un compromiso firme de construir en esta legislatura 50 000 viviendas en Cataluña.

Por tanto, señoría, lo que le puedo decir es que el Gobierno de España va a defender siempre la política útil, que va a cumplir con sus acuerdos y que, evidentemente, vamos a tender la mano a todos los grupos parlamentarios para lograrlos. **(Aplausos)**.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MERTXE AIZPURUA ARZALLUS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, QUE FORMULA AL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿COMPARTE LA NECESIDAD DE MANTENER MEDIDAS DE PROTECCIÓN SOCIAL? (Número de expediente 180/000424).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Pregunta de la diputada doña Mertxe Aizpurua Arzallus, del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu.

La señora **AIZPURUA ARZALLUS**: Gracias.

Señor Sánchez, como sabe, de no evitarlo, el 31 de diciembre caerán muchas de las medidas del escudo social en vigor. Son medidas muy importantes para la protección de miles de familias en Euskal

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 10

Herria y en todo el Estado. Son familias que, pese a los datos macroeconómicos que se muestran, siguen teniendo enormes dificultades para satisfacer necesidades básicas como la vivienda, el suministro de luz y calefacción, para hacer frente a las facturas o usar el transporte público. Son ayudas que han supuesto un colchón para miles y miles de personas, una red de apoyo que ni queremos ni podemos permitir que desaparezca.

Sabemos que lo que prima en esta Cámara es el ruido, el insulto y la escenificación permanente; pero, frente a ello, el deber de las fuerzas aquí representadas y también de su Gobierno debe ser trabajar por lo importante, y lo importante es ofrecer garantías a la ciudadanía y mejorar las condiciones de vida de la gente. Por eso, y como diversos colectivos de vivienda como la PAH o Stop Desahucios reclamaban la semana pasada en Donostia y ayer mismo a las puertas de este Congreso, debemos prorrogar las medidas sociales que corren riesgo de decaer; especialmente, la prohibición de desahucios para personas y familias vulnerables sin alternativa habitacional y la prohibición de cortes de suministros básicos para esas mismas personas. Son dos medidas de justicia y sentido común de las que depende muchísima gente y que el año pasado, desde Euskal Herria Bildu, acordamos con su Gobierno. También las bonificaciones en el transporte público o el bono social eléctrico son medidas que se deberían mantener.

Como sabe, trabajamos de nuevo para lograr un nuevo acuerdo para prorrogar estas medidas del escudo social, y nos gustaría que usted mostrase hoy su compromiso de alcanzar este nuevo acuerdo para mantener estas medidas tan necesarias y enviar así un mensaje de tranquilidad a quienes dependen de ellas. Esperamos contar con su predisposición para lograrlo y aprobar el decreto para hacerlo realidad, porque miles de personas lo están esperando.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchas gracias.  
Tiene la palabra el señor presidente del Gobierno.

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

Señoría, por supuesto que la predisposición está ahí por parte del Gobierno de España. Yo creo que durante estos últimos seis años hemos demostrado que no solamente es antagónico, sino que es perfectamente compatible que haya un crecimiento económico con la redistribución de ese crecimiento. Hoy nos hemos desayunado con lo que creo que es una extraordinaria noticia, y es que un semanario como *The Economist* ha situado a España como la economía con mejor desempeño del año 2024 en el mundo (**rumores**), por encima de Estados Unidos, de Italia, de Alemania, de Francia... En definitiva, creo que es un elemento de enorme orgullo para el conjunto de la sociedad española por el contexto tan complejo en el que se está desarrollando precisamente este éxito económico y, desde luego, creo que también hay algo que tiene que ver con las políticas socioeconómicas que hemos puesto en marcha.

¿Eso significa que no hayamos redistribuido esos frutos y ese crecimiento entre la población o las personas con mayores necesidades? Yo creo que no; al contrario: si miramos un poco los datos, esta Administración ha invertido en todo lo que tiene que ver con las políticas sociales un 28% más que la anterior Administración durante un periodo equivalente; hemos impulsado el ingreso mínimo vital que ahora mismo cubre a dos millones de personas; hemos elevado nada más y nada menos que en 2000 euros de media las pensiones que cobran nuestros mayores; el incremento del salario mínimo interprofesional en más de 400 euros al mes ha beneficiado a dos millones de trabajadores en nuestro país, y algo muy importante: España es uno de los países de la OCDE en los que más ha crecido la renta disponible de los hogares en los últimos años. Por ejemplo, en el año 2023 ha crecido un 5,3%; es decir, muy por encima de la evolución de los precios. Y si nos vamos, por ejemplo, a cuestiones que tienen mucho que ver con las principales preocupaciones de la ciudadanía, como es la inversión en sanidad, la hemos aumentado en un 30%, hasta superar los 5500 millones de euros; hemos aumentado en un 137% la ayuda a la dependencia después de muchos años de recorte como consecuencia de la Administración del Partido Popular; hemos duplicado el presupuesto de becas y hemos multiplicado por cinco la dotación para la Formación Profesional respecto al año 2018.

En definitiva, señorías, creo que en esta legislatura y en la anterior estamos demostrando que el crecimiento económico es posible y que la transformación del modelo productivo es necesaria, pero que, además, no está reñida con la redistribución de esa riqueza, sobre todo entre la mayoría social de nuestro país. **(Aplausos)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 11

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

La señora **AIZPURUA ARZALLUS**: Señor presidente, esperaba una respuesta más concreta, porque lo que la gente necesita son certezas y el 1 de enero está a la vuelta de la esquina. Aun así, vamos a seguir trabajando para que lo reconsideren y logremos mantener ese escudo social. Gracias.

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

### — 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: ¿LE PREOCUPA AL GOBIERNO LA PÉRDIDA DE PODER ADQUISITIVO DE LOS ESPAÑOLES? (Número de expediente 180/000429).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Pasamos a las preguntas dirigidas a la señora vicepresidenta primera del Gobierno y ministra de Hacienda.

Pregunta de la diputada doña Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

La señora **GAMARRA RUIZ-CLAVIJO**: Gracias, presidente.

Parece que hoy al señor Sánchez le gusta *The Economist*. Yo le recomiendo que relea el artículo de ese diario que decía que se aferraba usted al poder a costa de la democracia. **(Aplausos)**. Seguro que le viene bien volverlo a leer. También que se informe sobre lo que dice UNICEF o Save the Children en relación con la pobreza en nuestro país. Señor Sánchez, la pobreza infantil en nuestro país es la segunda más elevada de toda Europa después de Rumanía. No es para estar realmente orgullosos. **(Aplausos)**. Señora Montero, mientras usted se preocupa de blindarse en el poder, por lo que están preocupados los españoles es por intentar pagar los gastos de esta Navidad, porque desde que ustedes gobiernan han subido la cesta de la compra un 36% y trece millones de españoles, trece, se encuentran en riesgo de exclusión social. ¿Y cuál ha sido su respuesta? Pues ha sido un hachazo fiscal que ha subido la recaudación un 30%, 100.000 millones de euros más. Eso sí, se permiten bloquear una bajada del impuesto de la electricidad del 7%.

Mi pregunta es: ¿le preocupa la pérdida de poder adquisitivo de los españoles? **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra la señora vicepresidenta primera.

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

A quien no le preocupa el poder adquisitivo de los españoles es al Partido Popular. Este Gobierno se ocupa del poder adquisitivo de los españoles. Fíjese, este Gobierno ha actualizado las pensiones al IPC por ley —frente al 0,25 que ustedes pusieron en su día— con el voto contrario del Grupo Popular. **(Aplausos)**. Este Gobierno ha subido el salario mínimo interprofesional un 54% con el voto en contra del Grupo Popular. Este Gobierno ha hecho una reforma laboral que permite que uno de cada dos contratos sea indefinido con el voto contrario del Grupo Popular. **(Aplausos)**. En definitiva, señorías, este Gobierno tiene el récord en creación de empleo, más de veintiún millones y medio de afiliados, el crecimiento más alto de los países avanzados —no según el Gobierno, sino según la OCDE y todos los organismos internacionales—, así como la tasa de paro más baja desde el año 2007.

Este Gobierno se preocupa y se ocupa del bienestar de los ciudadanos, mientras ustedes todo el día dicen no. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señora Gamarra, tiene la palabra.

La señora **GAMARRA RUIZ-CLAVIJO**: Señora Montero, a los que les ha subido el poder adquisitivo es solo a algunos españoles, concretamente, a dirigentes socialistas y sus colaboradores **(aplausos)**, y mientras la mayoría, la inmensa mayoría de los españoles se empobrecía, esa minoría creciente se estaba enriqueciendo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 12

Señora Montero, a la vista de las últimas informaciones y de sus propias declaraciones, lo que estamos viendo es cómo la corrupción se aproxima a usted peligrosamente. Le diría que está usted a punto de quemarse. ¿Por qué su jefe de gabinete se reunió con el señor Aldama al menos en cuatro ocasiones? ¿Qué era tan importante para que se vieran tanto? ¿Tal vez usted también participó en algunas de estas reuniones? Señora Montero, usted debe dar explicaciones y lo debe hacer aquí, en esta Cámara. ¿Puede garantizar que Aldama no recibió favores y que su jefe de gabinete tampoco recibió ninguna contraprestación? Hablamos de su mano derecha, señora Montero. ¿Nos dirá, como con los ERE, que no se enteraba de nada?

En el próximo Congreso Federal socialista está claro que quienes serán ovacionados no serán Sánchez y Griñán; serán... **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias, señora Gamarra. Tiene la palabra la señora vicepresidenta primera.

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

Su segunda respuesta es lo que les preocupa a ustedes el poder adquisitivo de los españoles. Ustedes siguen erre que erre en intentar, con bulos y mentiras, que no hablemos de economía, y vamos a hablar **(aplausos)**; que no hablemos de vivienda, y vamos a hablar; que no hablemos de empleo, y vamos a hablar. Y, señora Gamarra, también vamos a hablar del derecho de los españoles. ¿A usted le parece lógico que la Cámara Alta, el Senado, albergue, de la mano del señor Mayor Oreja, un cónclave en donde lo que se hizo es negar a la ciencia, en donde lo que se hizo es negar el derecho de las mujeres para que puedan decidir la maternidad; en donde se prescribieron terapias de conversión dirigidas a los homosexuales? **(Rumores.—El señor Tellado Filgueira: ¡Hala, hala!)**. ¿Ustedes creen realmente que, a estas alturas del siglo XXI, pueden seguir negando los derechos a la igualdad de las mujeres, el derecho de que los colectivos LGTBI puedan tener condiciones dignas **(aplausos)**, o el derecho de que la política se rija por la ciencia? Señora Gamarra, frente a su negacionismo, frente al acoso y derribo de los bulos y de las mentiras, este Gobierno se seguirá ocupando del bienestar de los ciudadanos. **(Aplausos.—Rumores)**.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA PATRICIA RODRÍGUEZ CALLEJA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA VICEPRESIDENTA PRIMERA Y MINISTRA DE HACIENDA: ¿DE QUIÉN RECIBE ÓRDENES SU DIRECTOR DE GABINETE? (Número de expediente 180/000430).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Pregunta de la diputada, doña Patricia Rodríguez Calleja, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

La señora **RODRÍGUEZ CALLEJA**: Señora ministra, a este cónclave el Partido Socialista voto sí y figura en las actas, así que no diga mentiras. **(Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Sí, sí!—El señor De los Santos González muestra unos documentos.—Rumores)**. Pero, claro, en este poco tiempo que tengo no podría relatar la cantidad de mentiras que usted ha vertido en los últimos seis años. En el sanchismo parece que cuantas más mentiras, más arriba se llega, y usted es una clara prueba de ello. **(Aplausos)**. Les dijo a los españoles que en Europa no le permitían bajar el IVA de las mascarillas cuando más lo necesitaban. Les dijo que la amnistía no cabía en la Constitución, hasta que necesitó los siete votos para investir a Sánchez. Pasó de rechazar el cupo independentista a avalarlo y defenderlo en cuestión de días. Y ahora que la justicia está destapando toda la corrupción del Gobierno y de su partido tiene la oportunidad de decir una verdad. Dígame, ¿de quién recibe órdenes su jefe de gabinete? Y ya, de paso, ¿con cuántas empresas que no son de la trama se ha reunido para, como dice usted, ayudarlas?

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra la señora vicepresidenta primera del Gobierno.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 13

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

Señora Rodríguez, su Gobierno, el Gobierno del Partido Popular, subió los impuestos a los españoles en 75 000 millones de euros. Este Gobierno ha rebajado durante su mandato los impuestos a la clase media y trabajadora, tanto de IRPF como de IVA, en más de 30 000 millones de euros. **(Aplausos)**. Esa es la diferencia, señora Rodríguez.

Señora Rodríguez, defendiendo la honorabilidad, defendiendo la profesionalidad y el compromiso de Carlos Moreno, mi director de gabinete, y al igual que yo lo defienden la mayoría de los grupos parlamentarios de esta Cámara porque saben que es mentira **(aplausos que continúan mientras la señora vicepresidenta primera y ministra de Hacienda está en el uso de la palabra)**, que es un bulo que esta persona haya sacado ningún tipo de provecho de su trabajo; todo lo contrario, es un servidor público digno por el que vuelvo a poner, como siempre, la mano en el fuego.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra la señora Rodríguez Calleja.

La señora **RODRÍGUEZ CALLEJA**: No contesta, claro; ni puede ni quiere contestar.

Mire, señora ministra, lo ha dicho el presidente hoy: conseguir vivienda a un precio asequible es el principal problema de los españoles. Bueno, realmente, no para todos, porque con el plan de vivienda de la corrupción del PSOE, ya sabe, chalé de verano para las amigas, piso en la Castellana para Ábalos, piso también para su hijo, otro más para encuentros de diversa índole para Ángel Víctor Torres y un piso de lujo para su director de gabinete, ese por el que usted pone la mano en el fuego. **(Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

Mientras usted filtraba datos fiscales de particulares, su director de gabinete, supuestamente, apañaba deudas tributarias a empresas de la trama a cambio de favores. ¡Menudo tándem! ¿Conocía estas prácticas? ¿Esto es lo que usted denomina ayudar a las empresas, o se refería a los compromisos que asumía Koldo de parar las inspecciones tributarias? ¿Nunca despachó usted nada de esto con quién era de su máxima confianza? ¿En quién deposita usted su confianza, señora Montero? Y con lo que queda por saber, ¿sigue usted, por lo que dice, poniendo la mano en el fuego por su director de gabinete? ¿También por José Luis Ábalos, por Ángel Víctor Torres, por Begoña Gómez y por su 'número 1'? ¿De verdad?

Señora Montero, el otro día todos los españoles nos quedábamos estupefactos cuando el señor Aldama le aconsejaba que fuese usted a la farmacia a comprar pomada para las quemaduras. Yo le digo que ya es tarde, que están ustedes quemados y abrasados por la corrupción, y su única alternativa es, sin duda, marcharse cuanto antes. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra la señora vicepresidenta primera del Gobierno.

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

Señora Rodríguez, hay que estar desesperados como partido para hacer de portavoz siempre y en todo momento de los delincuentes confesos, llámese señor Aldama, llámese la pareja de la señora Ayuso. **(Rumores.—Aplausos)**. Ustedes lo que reproducen permanentemente son las declaraciones de delincuentes dentro de esta Cámara.

Fíjese, señora Rodríguez, me extraña que no le pidan explicaciones al señor Feijóo respecto a que siguen viviendo en una sede pagada con dinero negro **(rumores)**, que no le pidan explicaciones al señor Moreno Bonilla respecto al fraccionamiento de contratos que está en los tribunales **(aplausos)**, que no le pidan explicaciones a la señora Ayuso por el enriquecimiento de su entorno y las mentiras que hizo y que dijo su pareja, o que no pidan explicaciones al señor Mazón por todas las mentiras que se han vertido respecto a la catástrofe de Valencia. **(Aplausos.—El señor Tellado Filgueira: Ribera, culpable)**. En definitiva, señorías del Partido Popular, ustedes no tienen nada más que el bulo y la mentira. Ustedes pretenden hacer una oposición a este país desde la destrucción al Gobierno, sin alternativa para España. Y ¿sabe qué? Los ciudadanos lo saben. Saben que su hoja de ruta es destruir, destruir y destruir. **(Aplausos)**.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 14

— DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA PILAR ALÍA AGUADO, EN SUSTITUCIÓN DE LA DIPUTADA DOÑA ESTER MUÑOZ DE LA IGLESIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO: ¿POR QUÉ HA MANTENIDO TAN ALTO GRADO DE OPACIDAD CON SU AGENDA? (Número de expediente 180/000412).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Preguntas dirigidas a la señora vicepresidenta tercera del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Pregunta de la diputada doña María Pilar Alía Aguado.

La señora **ALÍA AGUADO**: Gracias, presidente.

Buenos días, vicepresidenta. Bienvenida al Congreso. Esta pregunta se la debería haber hecho el pasado 11 de noviembre a la señora Ribera, pero, como usted sabe, Ribera no tenía por costumbre acudir a las sesiones de control. Usted era su número dos; espero que usted no adquiriera sus malos hábitos democráticos. Desgraciadamente, esta pregunta sobre corrupción sigue siendo igual de oportuna hoy, y a usted es igual de oportuno preguntarle, ya que estaba a su lado en el ministerio. Señora vicepresidenta, ¿cuántas veces se reunieron ustedes con el señor Aldama o sus socios?, ¿cuál era el objeto de esas reuniones?, y ¿qué pintaba allí la señora Begoña Gómez?

Gracias. **(Aplausos.—Un señor diputado: ¡Muy bien!).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra la señora vicepresidenta tercera del Gobierno.

La señora **VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO** (Aagesen Muñoz): Muy buenos días, presidente.

Señorías, es la primera vez que tengo el honor de venir a esta Cámara para hablar de una cartera de enormes oportunidades para este país en términos de transición ecológica **(rumores.—El señor Hernando Fraile pronuncia palabras que no se perciben)**, de competitividad, de reindustrialización. Creo que lo conocen...

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

Señor Hernando, le llamo al orden por primera vez. **(El señor Hernando Fraile pronuncia palabras que no se perciben)**. Le llamo al orden por primera vez.

Continúe, señora vicepresidenta. Disculpe.

La señora **VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO** (Aagesen Muñoz): Gracias, presidente.

Señoría, me gustaría primero responder a la pregunta que se supone que me iba a hacer, que era el grado de opacidad de la agenda de la ahora vicepresidenta primera en Europa, Teresa Ribera. La agenda de la vicepresidenta es pública, al igual que la de todos los miembros del Gobierno, los que estamos aquí sentados; está disponible en la página de Moncloa y siempre pueden consultarla.

La vicepresidenta Ribera ha ejercido su labor y ha sido reconocida a nivel nacional, internacional y europeo. Creo que no hace falta responder a bulos y a falsedades. Nunca ha habido ningún trato de favor en la agenda de la vicepresidenta ni en la agenda de la actual vicepresidenta tercera que hoy está aquí. Por lo tanto, contestando a su pregunta, transparencia en la agenda —disponible en la página de Moncloa— y ninguna opacidad.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra la señora Alía.

La señora **ALÍA AGUADO**: Señora ministra, veo que en el Ministerio para la Transición Ecológica nada ha cambiado. La verdad es que sus formas son mejores que las de la señora Ribera, pero sus mentiras y evasivas siguen siendo las mismas. Nada sabe de Begoña ni de Koldo, el Grandullón, ni de Aldama. Le voy a recordar yo.

¿Le suena Villafuel, S.L.? Es la sociedad cabecera de la trama corrupta del Partido Socialista para operar en la compraventa de hidrocarburos. Fíjate si operaba Villafuel que llegó a defraudar a Hacienda más de 180 millones de euros por IVA mientras que a la caja le llegaron más de 1000 millones de euros.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 15

Esa sociedad consigue la licencia para operar en septiembre del año 2021. Un proceso que tarda meses, ustedes a Villafuel se lo dan en tres días. Y ¿quién se la otorga? Dos personas que firman la autorización: un director general y un subdirector general que dependían directamente en el organigrama del ministerio de su secretaria de Estado, ministra.

Además, las autorizaciones las concedía la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, donde —casualidad— era consejero el marido de la señora Ribera. Mucha casualidad en ese mismo tiempo. **(Aplausos)**. La UCO destaca en sus informes que la obtención del título de operador era necesaria para llevar a cabo el fraude y requería autorización del Ministerio para la Transición Ecológica. Nada le salva a usted, ministra, nada. Usted sabía todo, era la número dos del ministerio... **(Aplausos.—Un señor diputado: Economía circular)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchas gracias, señora Alía. Tiene la palabra la señora vicepresidenta tercera del Gobierno.

La señora **VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO** (Aagesen Muñoz): Muchas gracias, presidente.

Gracias, señoría. Insisto, el ministerio no concede autorizaciones. En segundo lugar, el ministerio sigue la tramitación de todos y cada uno de los operadores por igual. En este caso —disculpe que le rectifique—, en el caso de Villafuel el procedimiento tardó más de seiscientos días, cuando la media es de doscientos. Hasta que no se tuvo toda la documentación, no se remitió a la CNMC para darle de alta en el Registro de Operadores.

En todo caso, este Gobierno lucha contra el fraude. Lo hemos demostrado con normativa y regulación. Lo hemos demostrado activando una medida que permite algo tan importante como agilizar la inhabilitación de los operadores fraudulentos.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

— **DEL DIPUTADO DON JAIME EDUARDO DE OLANO VELA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO: ¿CREE QUE USTED CUMPLE LOS ESTÁNDARES ÉTICOS PARA SER NOMBRADA VICEPRESIDENTA DEL GOBIERNO? (Número de expediente 180/000431).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Pregunta del diputado don Jaime Eduardo de Olano Vela, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

El señor **DE OLANO VELA**: Gracias, presidente.

Señora Aagesen, se ha incorporado usted a un Gobierno para el cual el narcotirano Maduro es un demócrata; se ha incorporado a un Gobierno que rebaja las penas a la corrupción e indulta a los corruptos. Un Gobierno para el que la prensa libre y los jueces son los enemigos, y los corruptos, destacados miembros de ese mismo Gobierno o del Comité Federal del Partido Socialista. Un Gobierno con un presidente más preocupado por un dictador muerto hace cincuenta años que por las más de 220 víctimas de la riada de Valencia del pasado mes. **(Aplausos)**.

Señora Aagesen, sabemos que desde que usted se incorporó al Ministerio para la Transición Ecológica su familia más directa ha recibido casi dos contratos públicos por mes. Ya son más de cien contratos. Eso sí que es economía circular, economía circular y familiar, señora Aagesen. Esa es la forma de actuar del señor Sánchez y de su Gobierno con la familia; el problema es que no es con todas las familias, es solo con la familia propia o con la familia socialista. Señora Aagesen, usted misma ha llegado a entregar un premio a un señor llamado Fernández-Polanco que, dicho así, parece que no tiene nada extraño porque seguramente en esta Cámara nadie lo conoce, salvo a usted, porque es su suegro. **(El señor Tellado Filgueira: ¡Bueno, bueno!)**. Es decir, ustedes primero conceden contratos públicos a la familia y después también les entregan premios. Esto me daría un poquito de vergüenza, señora Aagesen.

Con estos antecedentes, le tengo que decir que yo sí creo que usted cumple con los estándares éticos de este Gobierno; sí lo creo. Seguramente también con los del Gobierno anterior de Pedro Sánchez, pero

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 16

es muy probable que con ningún otro Gobierno en democracia. ¿Usted qué cree? **(Aplausos.—Una señora diputada: ¡Muy bien!)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra la señora vicepresidenta tercera del Gobierno.

La señora **VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO** (Aagesen Muñoz): Gracias, presidente.

Muchas gracias, señoría. Esta es la primera vez que estoy en el Congreso contestando a sus preguntas e insisto en las reflexiones que le hacía a su compañera. Tengo una cartera espectacular de oportunidades para este país. Me encantaría escuchar preguntas y propuestas por su parte para mejorar la situación de los españoles **(aplausos)**, de nuestro tejido productivo e industrial. En todo caso, respondo a su pregunta.

Tengo muchos principios, evidentemente. Le voy a enumerar los principales. El primero es la defensa del interés general y el interés público. Siempre me van a encontrar trabajando para conseguir lo mejor para la vida de las personas, de los españoles y de las españolas. Me van a encontrar buscando soluciones; es lo importante, es lo que se espera de un Gobierno y lo que se espera de esta Cámara; ahí me van a encontrar. Me van a encontrar con honestidad y con el respeto máximo al conocimiento científico, que tiene que ser la base de nuestras políticas, que tiene que ser la base de cómo seguimos creciendo como una sociedad justa. **(Aplausos)**. Me van a encontrar con integridad; no tomaré decisiones que vayan en contra ni a favor de ningún interés personal. Me van a encontrar en algo que es tan importante como el sumo respeto a las instituciones, lealtad institucional y dignidad institucional. Respeto esta Cámara y espero dignidad de todos los miembros de esta Cámara, el respeto a la verdad y no a la falsedad **(aplausos)**, el respeto a la información veraz. Y siempre, siempre, siempre —le puedo asegurar, señoría—, la verdad, desde la colaboración, el diálogo y el trabajo, trabajo y trabajo, que es lo que ha estado conmigo en toda mi carrera profesional. Muchos de sus compañeros me conocen muy bien. Ahí es donde me van a encontrar.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Señor De Olano, tiene la palabra.

El señor **DE OLANO VELA**: Señora Aagesen, da la sensación de que lo primero que aprenden cuando se incorporan al Gobierno de Pedro Sánchez es a no contestar a la oposición en su labor de control al Gobierno.

Verá, la trama corrupta que devora a este Gobierno y al PSOE cometió su fraude más lucrativo con los hidrocarburos, y para ello era imprescindible —se lo acaba de decir mi compañera también— una autorización que salía de la secretaría de Estado que usted dirigía; en concreto, de la Dirección General de Política Energética y Minas, un colaborador directo suyo. Yo le pregunto: ¿se ha reunido alguien de la trama corrupta del caso PSOE con usted o con algún colaborador suyo? ¿Pone la mano en el fuego por sus colaboradores? ¿Recibió instrucciones de la señora Ribera o de algún otro miembro del Partido Socialista respecto de la trama corrupta del Partido Socialista? **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señora vicepresidenta tercera del Gobierno.

La señora **VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO** (Aagesen Muñoz): Gracias, presidente; gracias, señoría.

Insisto, creo que no merece la pena utilizar el tiempo para responder a falsedades. **(Rumores)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señorías, silencio. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO** (Aagesen Muñoz): El equipo del ministerio ha obrado siempre según todos los procedimientos, sin ninguna presión de ningún tipo. Se lo puedo asegurar.

Gracias. **(Aplausos)**.

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



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 17

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL TELLADO FILGUEIRA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES: ¿ESTÁ SATISFECHO CON SU LABOR AL FRENTE DEL MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, JUSTICIA Y RELACIONES CON LAS CORTES? (Número de expediente 180/000432).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Preguntas dirigidas al señor ministro de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes. Pregunta del diputado don Miguel Tellado Filgueira, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

El señor **TELLADO FILGUEIRA**: Gracias, presidente.

Quiero empezar mi intervención mostrando el apoyo del Grupo Parlamentario Popular al millón y medio de españoles protegidos hasta el momento por Muface, que hoy sienten profunda preocupación por la irresponsabilidad del Gobierno del que acaba de huir de esta Cámara. **(Aplausos)**. Señor Bolaños, vamos allá. Quiero pedirle que me acompañe en un repaso por esta Cámara. Mire a su alrededor, hagamos un repaso juntos. Allá arriba, Santos Cerdán. Los sumarios dicen que recibía 15 000 euros. Allá se sentaría el señor Ábalos: 600 000 euros, casita con piano en la playa y una casa para una amiga. Para su asesor de confianza, 200 000 euros.

Repasemos ahora la bancada del Gobierno. A su lado, muy cerca, María Jesús Montero. Su jefe de gabinete, 25 000 euros y asesoramiento inmobiliario. Vamos más allá. Ángel Víctor Torres o Víctor Ángel Torres —no lo sabemos—, alias Rudolf en la trama, pedía 15 000 euros y no sabemos si tenía un piso o no en Atocha 25. **(Rumores)**. Ribera y Calviño, hacían gestiones en favor de empresas de la trama y no sabemos a cambio de qué. En la sede de su partido, bolsas de 90 000 euros en efectivo. Vamos a parar aquí, señor Bolaños, no quiero abrumarle. Son compañeros suyos de partido y de Gobierno, y le pregunto directamente: ¿pone usted la mano en el fuego por alguno de ellos? **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra el señor ministro de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes.

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

Pensé que me iba a preguntar el portavoz del Grupo Parlamentario Popular y me ha preguntado el portavoz de un delincuente confeso. **(Aplausos)**. Comprenda la gravedad de lo que usted hace. No se cansan ustedes de hacer una oposición basada en mentiras, en bulos, en el apocalipsis y en pregonar el fin del mundo el mismo día que *The Economist* dice que España es la mejor economía del mundo en 2024, de las treinta y siete economías más avanzadas, por encima de Estados Unidos, Italia, Francia o Alemania. **(Aplausos)**. ¿No se cansan ustedes, de verdad, de hacer este ridículo cada día?

Y permítame que le haga yo a usted una pregunta. Su pregunta inicial era si yo estaba orgulloso de mi labor como ministro de Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes. Permítame que le pregunte: ¿están ustedes orgullosos de la oposición que hace el Partido Popular, la más mentirosa, la más tóxica, la más apocalíptica, la más falsa, la más basada en bulos y en delincuentes confesos?, ¿están ustedes orgullosos? Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señor Tellado, tiene la palabra.

El señor **TELLADO FILGUEIRA**: Gracias, presidente.

Señor Bolaños, nos ha quedado claro: usted no pone la mano en el fuego por ninguno de ellos **(aplausos)**, ni por sus compañeros de partido ni por sus compañeros de bancada. Y ¿sabe por qué no pone la mano en el fuego por ellos? Porque usted acabaría con quemaduras de tercer grado. Mire, señor Bolaños, seamos sinceros, usted no llega a ministro por su exceso de virtudes, su exceso de preparación; usted llega a ministro por su falta de escrúpulos, única y exclusivamente. Pero, ojo, su silencio le hace cómplice, porque forma parte usted de un Gobierno tocado y hundido por la corrupción: cuatro sumarios, quince delitos, once ministerios investigados. Vuelva a mirar a su alrededor. ¿Piensa usted seguir callado? Mire, ustedes, más que un Gobierno, parecen una unidad de quemados.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señor ministro, tiene la palabra.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 18

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

No me ha respondido usted si están satisfechos de su labor de oposición. **(Rumores)**. Entiendo que es como cuando les preguntamos a ustedes por la gestión del señor Mazón, que, si no responden nada, muy satisfechos no estarán. Mire, conocemos su opinión sobre el Gobierno de España, nos la repiten cada día. No se preocupe, no es necesario, la conocemos. Pero ya que ustedes reiteran tanto la opinión que tienen sobre el Gobierno de España, permítame que le pregunte: ¿y qué opinión tiene usted sobre el señor Aznar, que le condenaron a prisión a tres ministros por robar? ¿Qué opinión tiene usted del señor Aznar? **(Aplausos)**. ¿Y qué opinión tiene usted del señor Rajoy, que condenaron al Partido Popular por lucrarse de un caso de corrupción como el caso Gürtel?, ¿qué opinión tiene? **(Rumores.—El señor Conde Bajén pronuncia palabras que no se perciben.—Aplausos)**.

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

Señor Conde, le llamo al orden por primera vez. Le llamo al orden. **(Rumores.—El señor Conde Bajén pronuncia palabras que no se perciben)**. Le llamo al orden por segunda vez. Le advierto que, según establece el Reglamento, si le tengo que llamar una tercera vez, le tendré que expulsar del hemiciclo. Le llamo al orden por segunda vez. **(Aplausos)**.

Señor ministro, tiene la palabra.

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

¡Qué mal lleva el Partido Popular recibir preguntas que tienen respuesta, aunque ustedes no nos las quieran dar! **(Rumores)**.

Le hago la tercera de las preguntas, que también le va a gustar mucho: ¿qué opinión tiene usted del Partido Popular de Madrid, que tiene dirigentes condenados a más de cien años de prisión con condenas firmes?, ¿qué opinión tiene usted? Le voy a dar, si me permite, humildemente, un consejo: prudencia, señor Tellado. Y, si quiere usted hablar de corrupción, escriba la historia del Partido Popular.

Gracias. **(Aplausos)**.

— **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: ¿CREE EL GOBIERNO QUE PUEDE ASEGURARSE SU PROPIA IMPUNIDAD? (Número de expediente 180/000427).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Pregunta de la diputada doña María José Rodríguez de Millán Parro, del Grupo Parlamentario VOX.

La señora **RODRÍGUEZ DE MILLÁN PARRO**: Gracias.

¿Cree el Gobierno que puede asegurarse su propia impunidad?

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

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

Habla usted de impunidad. ¿Me puede usted decir qué grupo parlamentario llegó al Gobierno en Baleares y eliminó la Oficina Anticorrupción? VOX. ¿Me puede usted decir qué Gobierno ha creado la Autoridad Independiente de Protección del Denunciante y ha creado dos fiscalías de sala nuevas para perseguir la corrupción? El Gobierno socialista.

¿Me puede usted, por favor, explicar por qué ustedes, los diputados y diputadas de VOX, nunca publican sus declaraciones de bienes y de intereses? **(Protestas)**. ¿Me lo puede usted explicar? **(Una señora diputada: ¡Eso es mentira!)**. Sería muy interesante que ustedes las publicaran. Le hago unas preguntas más. ¿Se le ocurre a usted algún lugar en España, alguna comunidad autónoma, donde denunciar las corruptelas del entorno de una presidenta suponga lanzar líderes al vacío, perseguir fiscales, perseguir a la Agencia Tributaria, perseguir delincuentes? ¿Ustedes con qué están, con la persecución del delito o con la ley del silencio? Porque en ese lugar están ustedes con la ley de silencio, con la *omertà*.

Gracias. **(Aplausos)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 19

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señora Rodríguez de Millán, tiene la palabra.

La señora **RODRÍGUEZ DE MILLÁN PARRO**: ¿Me quiere usted responder, que es ministro del Gobierno, está es la sesión de control y yo soy oposición y le estoy preguntando?, ¿me puede usted responder? (**Rumores**).

Su intención nunca fue procurar el bien de España, sino comprar su impunidad y servirse del Estado para su propio beneficio. Ahí tienen, por ejemplo, al Tribunal Constitucional, controlado políticamente —gracias al Partido Popular— para anular las sentencias cuando condenan a sus miembros. (**Aplausos**). Y aun se atrevieron, en esa oda al crimen que fue su congreso, a prometer vivienda pública, por ejemplo, después de que su ministra se atravesase a amenazar con el exterminio a la oposición. Con los 680 millones desviados del caso de los ERE se podían haber construido más de 4500 viviendas. Ustedes asaltan la televisión pública para imponer su verdad oficial y regalan millones a los medios de comunicación para blanquear. ¡Si ayer mismo ustedes, en el Consejo de Ministros, elevaron hasta 125 millones de euros las subvenciones a medios de comunicación! Colocan a los suyos en la Fiscalía General del Estado, al frente de la Abogacía del Estado, manejan el Congreso de los Diputados como les viene en gana. En fin, qué le voy a contar yo a usted. Y ¿todo para qué? Para que nadie les pueda controlar, para cargarse el Estado de derecho y, lo que es más grave todavía, dejar indefensos a los españoles. El día de mañana, cuando cualquier español quiera pedirle cuentas por su gestión no va a poder hacerlo, porque no existirán instituciones independientes a las que acudir. (**Aplausos**). Cuando necesiten un Estado fuerte que les atienda en un momento de necesidad, lo único que se van a encontrar va a ser a unos vividores que no han hecho más que asegurarse su bienestar a base de legislar contra los intereses de los españoles.

Son ustedes los que, por ejemplo, han dejado fuera al 80 % de agricultores y ganaderos de las ayudas por las riadas de Valencia. Son ustedes —la Comisión Europea, socialistas y populares— los que prohíben faenar a los pescadores, quitándole el pan a sus familias. Y aún se atreven ustedes a lloriquear y a decir que el trabajo de los jueces es acoso. ¿Pero de qué acoso hablan ustedes? Si se dedican a aplaudir y a premiar a los que están salpicados por la corrupción: la mujer del presidente, premiada con agenda internacional; Santos Cerdán, acusado de cobrar comisiones, premiado con la secretaria de organización. Por premiar, han premiado hasta a la delegada del Gobierno en Valencia. ¿Cuál es su mérito? ¿No desplegar el Ejército? (**Aplausos**). Los que acosan a los españoles son ustedes: a los autónomos, a las familias que no llegan a fin de mes. Esa es su forma de estar en política: estar en sus poltronas y poner la mano amordazando a los españoles. Pero su fórmula no va a solucionar para siempre. Pregúnteles a sus compañeros. Muchos se creyeron intocables hasta que... (**aplausos**).

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

Señor ministro, tiene la palabra.

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

Me llama la atención que hable usted de los nombramientos. Cuando gobiernan ustedes con el Partido Popular, ¿a quién nombran, a personas ultraderechistas como ustedes o a gente progresista para los puestos de responsabilidad? Evidentemente, ustedes nombran a gente extremista, ultraderechista, machista, negacionista... Lo que son ustedes, y por eso nombran en puestos de responsabilidad a gente como ustedes. Normal. Mire, si ustedes tuvieran la conciencia tranquila, no votarían sistemáticamente en contra de todas las acciones que hace el Gobierno de España y también en Europa —en el Parlamento Europeo— contra la desinformación y contra los bulos. Eso es lo que demuestra que muy tranquila no tienen la conciencia.

Por cierto, ¿cómo va ese préstamo de una entidad húngara? (**Rumores**). ¿El cambio del Grupo VOX al grupo dirigido por Orbán es la primera letra de pago de ese préstamo? (**Aplausos**).

Nuestras cuentas están claras, están auditadas, son públicas. (**Risas**). Nuestras declaraciones de bienes y de intereses son públicas y las tuyas no. ¿Por qué? Porque ustedes son la ultraderecha; ustedes son opacidad, extremismo y chanchullos.

Gracias. (**Aplausos**).

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 20

— **DEL DIPUTADO DON ELÍAS BENDODO BENASAYAG, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE DEFENSA: ¿QUÉ RELACIÓN TIENE SU MINISTERIO CON LA TRAMA DE CORRUPCIÓN DEL PSOE QUE YA INVESTIGA EL TRIBUNAL SUPREMO? (Número de expediente 180/000433).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Pregunta dirigida a la señora ministra de Defensa. Pregunta del diputado don Elías Bendodo Benasayag, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

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

Señora ministra, buenos días. Permítame que comparta con usted una reflexión a la que llevo dando vueltas varios días. En julio del año 2021, el señor Ábalos tenía pretensiones de ser ministro de Defensa; el señor Sánchez lo cita en la Moncloa y no solo no nombra ministro de Defensa al señor Ábalos, sino que lo cesa de ministro de Fomento y de secretario de organización del Partido Socialista. Después, hemos sabido que hubo un informe del CNI que alertaba de las conductas sospechosas del señor Ábalos y, por tanto, fue el motivo del cese. Déjeme que le lea un pequeño extracto de una crónica de *El País*. El 10 de julio de 2021, cuando Ábalos creía que Sánchez lo iba a hacer ministro de Defensa, el presidente le dijo que lo cesaba de ministro y como secretario de organización. Ábalos preguntó por qué y Sánchez respondió: No te lo puedo decir. Entonces, aquí la pregunta es: ¿quién encargó el informe al CNI, usted o el señor Sánchez?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra la señora ministra de Defensa.

La señora **MINISTRA DE DEFENSA** (Robles Fernández): Gracias, señor presidente.

Mire, yo le pido respeto para los funcionarios del Centro Nacional de Inteligencia. **(Rumores)**. El Centro Nacional de Inteligencia actúa con arreglo a los parámetros que determina la Directiva de Inteligencia. Ellos actúan siempre con arreglo a la norma y siempre con control judicial. El Centro Nacional de Inteligencia —como todas sus materias son secretas y están clasificadas— tiene el inconveniente de que cualquiera puede utilizar el nombre del Centro Nacional de Inteligencia para lanzar cualquier tipo de ocurrencias y de especulaciones. Yo le puedo garantizar que el Centro Nacional de Inteligencia —por lo menos desde que yo estoy en el Gobierno; no sé con su Gobierno— actúa siempre con arreglo a los parámetros de la Directiva de Inteligencia, en ningún caso hace informes respecto de otros ministros y le puedo asegurar que, en los seis años y medio que yo llevo al frente del Ministerio de Defensa, no tengo el más mínimo conocimiento de que el presidente del Gobierno me fuera a cambiar como ministra de Defensa. Voy a seguir trabajando y lo que le puedo decir es que, por favor, no impliquen al Centro Nacional de Inteligencia en sus problemas y en sus especulaciones. No se lo merece. Creo que ustedes son un partido de Estado y, como son un partido de Estado, yo les pido que respeten a nuestros servicios de inteligencia y que no se hagan eco de especulaciones de personas que tienen procedimientos judiciales abiertos y que, obviamente, están en su derecho a faltar a la verdad. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señor Bendodo, tiene la palabra.

El señor **BENDODO BENASAYAG**: Ministra, no se lo tome tan mal. Solamente le he hecho una pregunta. Parece que el informe existió. Únicamente queremos saber si lo encargó usted o lo encargó el señor Sánchez. Nos parecen grandes profesionales los del CNI, sin ninguna duda. Ahora, lo grave aquí es que el Gobierno espiaba al Gobierno y usaron ustedes al CNI como un órgano de contravigilancia contra un ministro. Yo que ustedes estaría preocupado, porque entre ustedes se estarán vigilando. Pero no solo esto afecta a su ministerio. Ahora sabemos también que la trama alertó de que Hacienda estaba tras la pista de Aldama y le habían preguntado por Ábalos, por el presidente del Gobierno, por la ministra de Defensa. Sabemos también que usted formó parte de las reuniones de la autoridad delegada durante la pandemia que frecuentaba Koldo. Eso lo ha dicho Salvador Illa. Sabemos también —y esto es muy grave— que el propio Aldama estaba al tanto de los informes que el CNI hacía a Leopoldo López. Esto no me lo invento yo. Lean ustedes el sumario. Dediquen las Navidades a eso y tendrán muchas sorpresas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 21

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra la señora ministra de Defensa.

La señora **MINISTRA DE DEFENSA** (Robles Fernández): Mire, yo insto a su grupo parlamentario a que pida la convocatoria de la Comisión de Gastos Reservados para que allí el Centro Nacional de Inteligencia le pueda decir a usted todo lo que hace y le pueda dejar en evidencia, porque ustedes están faltando a la verdad y, lo que es peor, lo saben. **(Rumores)**. Usted me dice que lea el sumario. ¿Usted ha tenido acceso al sumario? Mire, los jueces de este país son muy serios y si a usted lo que le gustaría es ser juez o fiscal, haga como yo hice cuando era joven: prepárese unas oposiciones, hágase juez, hágase fiscal. **(Aplausos)**. Entonces, deje que sea el Poder Judicial el que determine las responsabilidades. Mientras tanto, aunque a usted no le guste, diré que estoy muy orgullosa de ser ministra de Defensa de este Gobierno, de trabajar con las Fuerzas Armadas y darle a España la proyección internacional que se merece. No creo que ustedes pudieran decir lo mismo durante el tiempo que estuvieron en el Gobierno. **(Aplausos)**.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MIRIAN GUARDIOLA SALMERÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR: ¿A QUIÉN BENEFICIA SU «GRAN HERMANO» TURÍSTICO? (Número de expediente 180/000434).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Preguntas dirigidas al señor ministro del Interior.

Pregunta de la diputada doña Mirian Guardiola Salmerón, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

La señora **GUARDIOLA SALMERÓN**: Señora Robles, infórmese usted, porque estamos personados.

Señor Marlaska, el 'gran hermano' nos vigila y no es una novela de Orwell, son ustedes actuando como un Estado policial, que es lo que le gustaría a usted y al señor Pedro Sánchez: controlar y vigilar a todos los españoles. Algo que no nos extraña, porque usted es el ministro que le pone la alfombra roja a los delincuentes, como lo hizo con Delcy Rodríguez en Barajas; usted es el ministro que quiere controlar a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado para que no investiguen los numerosos casos de corrupción que acorralan a su Gobierno, y usted es el ministro que trata de usar a los ciudadanos como potenciales delincuentes. Señor ministro, con ustedes es más fácil obtener información de la mujer del presidente si se registra en un hotel que si va a declarar a un juzgado. **(Risas)**. Aunque ya sabemos que ustedes son más de pisitos en Atocha 25, hoteles en San Petersburgo y chalés de empresas fantasma. Dígame, señor Marlaska, ¿usted va a utilizar los datos de los ciudadanos particulares como lo ha hecho el imputado fiscal general del Estado? Ese cargo que usted le suplicaba al Partido Popular cuando Mariano Rajoy era presidente y que demuestra que usted, antes y después, se vende por cualquier cargo. **(Aplausos)**.

Señor Marlaska, a usted no le importa la seguridad de los españoles, a usted solo le importa controlar a los españoles. ¿A quién beneficia el 'gran hermano' turístico? Desde luego, a los ciudadanos, a los españoles no y, desde luego, al sector turístico tampoco. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra el señor ministro del Interior.

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

Señora Guardiola, lo primero que me gustaría transmitirle es que se tome en serio la labor de la oposición y no mezcle. Su pregunta es una pregunta muy importante e interesante evidentemente para el sector turístico, pero fundamentalmente para el conjunto de la ciudadanía, para la economía española y también para la seguridad de todos nosotros. ¿A quién beneficia la nueva regulación? Dejen de decir absolutas falsedades. Nos beneficia a todos, a todos los ciudadanos; a la seguridad, para luchar efectivamente como hacen nuestras fuerzas y cuerpos de seguridad contra el terrorismo y contra el crimen organizado. ¿Han preguntado ustedes a la Policía Nacional o a la Guardia Civil, cuyo ejemplo es importante, si esta reforma es tan relevante para esos fines? Le diré más, el turismo—este año en España va a batir el récord con más de 95 millones— se basa en algo tan sustancial e

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 22

importante como la seguridad. Somos uno de los países más seguros, pero evidentemente no afecta a la intimidad ni a la privacidad de ningún ciudadano.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señora Guardiola, cuando quiera.

La señora **GUARDIOLA SALMERÓN**: Desde luego, es usted más atrevido que Pedro Sánchez citando a *The Economist*, y ya tiene delito que usted diga eso habiendo sido magistrado.

Señor ministro, ¿ha leído usted la presa internacional? Se la resumo: pérdidas millonarias, fuga de turistas y un daño irreparable para la marca España. Su real decreto afecta al Reglamento Europeo de Protección de Datos, a la Ley Orgánica de Protección de Datos, a la Constitución Española y a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional y usted debería saberlo, señor ministro. Nadie se lo había pedido y, desde luego, ningún país de la Unión Europea lo exige; por cierto, todavía no hemos escuchado al ministro del ramo hablar de esta materia. Pero, señor Marlaska, usted pide a los ciudadanos más de cuarenta datos y yo solo le voy a pedir uno: ¿Quién iba en el Falcon en los viajes que tenían como destino la República Dominicana?

Señor ministro, usted casi venía de magistrado y ha acabado siendo una mala copia del Stasi; usted empezó sin pena y sin miedo y va a acabar sin pena ni gloria. Usted es el ministro más reprobado de la historia, yo le advierto: deje de degradarse, no vaya a ser que el Congreso vuelva a reprobalo una vez más. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señor ministro del Interior.

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

Dada su seriedad, señora Guardiola, déjeme que le diga que en cuanto a reprobaciones vamos quince a dos, mejor que con Malta. **(Risas)**. Le diré que era una regulación de los años 1959 y 1974, hay nuevas modalidades de negocios, viviendas de uso turístico, gestiones a través de Internet; todo eso exigía y necesitaba una nueva regulación. Una regulación que fue dictada en octubre de 2021, con más de dos años para que el conjunto del sector turístico pudiera alinearse con la nueva plataforma. Ustedes siguen con todas las falsedades. Dicen que se exigen ahora cuarenta y dos datos, es falso. Antes se exigían once y ahora se exigen trece. **(La señora Guardiola Salmerón hace gestos negativos)**. Dicen ustedes también que los viajeros tendrán que declarar su relación sentimental o su confesión religiosa, también es falso, únicamente tendrán que hacerlo cuando viajen con menores de 14 años por razones obvias. Ustedes dicen que los delincuentes no se alojan en hoteles, falso. Dicen que también vamos a exigir el IBAN, es totalmente falso. Con todas estas medidas desde su puesta en funcionamiento hemos podido identificar a 18000 personas que tenían señalamientos, con ello hemos podido atajar actuaciones criminales y evidentemente garantizar la seguridad. ¿Este fin de semana qué ha pasado? No ha pasado nada. **(Aplausos)**.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA SOFÍA ACEDO REYES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR: ¿CUÁL ES LA POLÍTICA DE «COLABORADORES» DEL MINISTERIO DEL INTERIOR? (Número de expediente 180/000435).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Pregunta de la diputada doña Sofía Acedo Reyes, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

La señora **ACEDO REYES**: Señor Marlaska, el Gobierno de Sánchez se supera en escándalos pero usted no se queda atrás, ahora también es el ministro al que la justicia saca continuamente los colores: le revoca sus ceses por improcedente y anula las medallas que concede porque, entre otras, señor Marlaska, la Audiencia Nacional sentencia que usted prescinde totalmente del procedimiento reglamentario, es decir: arbitrariedad y falta de rigor. El señor Aldama también fue condecorado por su ministerio, por usted, señor Marlaska, díganos: ¿cuáles son los criterios que utiliza su Gobierno para conceder dichas medallas y para seleccionar a sus colaboradores? **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señor ministro del Interior.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 23

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

Señora Acedo, si estuvo usted atenta ayer a la comparecencia del coronel Vázquez, muchas veces laureado en su lucha contra el terrorismo —una de las personas más laureadas—, sabrá que en cuestiones de colaboradores son evidentemente las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, dentro de su profesionalidad, las que deciden los criterios y siempre con el parámetro de ser lo más eficaces y lo más profesionales. En cuanto a quién promueve las condecoraciones, son las propias unidades de la Guardia Civil, como también dijo ayer —si usted le escuchó—, y el ministro únicamente da el visto bueno; en aquel momento, por ejemplo, de las más de mil quinientas condecoraciones propuestas, más de quinientas de ellas eran para personas ajenas a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Señora Acedo.

La señora **ACEDO REYES**: Señor ministro, me alegro de que no le haya echado la responsabilidad al señor Rajoy porque allá en el año 2017 usted no estaba aquí, estaba en el Consejo General del Poder Judicial, y hoy usted es un sanchista de pro, pero no siempre llevó la misma chaqueta, ¿lo recuerda, señor Marlaska? No se ponga más en evidencia. Si usted no sabía nada y le engañaron sus propios compañeros de partido y de Gobierno, usted no debería aguantar ni un minuto más sentado ahí por dignidad; pero si no, usted es parte activa de la trama que abrió las puertas del Gobierno y de todos los ministerios a la corrupción y, además, se le agradecían los servicios prestados: medallas, condecoraciones y hasta destinos privilegiados a miembros de su departamento en la Embajada de España en Venezuela. Pero no, ustedes no sabían nada y todo es casualidad. Es casualidad que el señor Aldama fuese el enlace del Gobierno de Sánchez con Venezuela, que fuese el aval del Gobierno de Sánchez para la visita de la delincuente Delcy Rodríguez a España y que sea el que conecta todas las tramas que implican directamente a los miembros del Gobierno de Pedro Sánchez. ¿De verdad va a seguir insistiendo, señor Marlaska, en que no sabía nada? Llegados a este punto vamos a tener que agradecerle al señor Aldama un buen servicio a España: destapar toda la corrupción de su Gobierno. Señor Marlaska, usted ha pasado de perseguir a presuntos delincuentes a rodearse de ellos y compartir mesa y mantel. Enhorabuena, señor Marlaska, un plan sin fisuras. Pero esto ya no hay quien lo pare, señor ministro, por más que su Gobierno se afane en perseguir y señalar a jueces independientes y a la prensa libre. Porque el círculo cada vez se cierra más y en el centro están Ferraz y Moncloa. No le queda duda, todo acabará en su sitio; no le quepa duda, señor ministro. **(Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!).**

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

Señor ministro del Interior.

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

Señora Acedo, lo tendré que decir hoy varias veces. Me gustaría un poco más de seriedad en la oposición a la hora de formalizar y exponer las preguntas y sus valoraciones, pero le diré que el señor Aldama, tanto que preguntan sobre él, entra como colaborador del Ministerio del Interior, como dijo ayer el coronel Vázquez, en el año 2017. ¿Quién estaba? El Gobierno del presidente Rajoy. ¿Quiénes eran ministros? El ministro Fernández Díaz y el ministro Zoido. ¡Buen Ministerio del Interior!, a Fernández Díaz el fiscal le pide quince años de prisión. ¡Buen Ministerio del Interior!, donde se utilizaba a la Policía y a la Guardia Civil para destruir pruebas que afectaban al Partido Popular. ¡Buen Ministerio del Interior!, con la policía patriótica para perseguir a los opositores políticos creando pruebas falsas al respecto. ¡Buen Ministerio del Interior!, que hurtaba medios personales y medios materiales a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado. ¡Buen Ministerio del Interior!, que no solo cometía delitos, sino que también restringía los derechos económicos y laborales de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado. Es completamente distinto a lo que acontece ahora, y yo creo que eso es lo que les duele, y esa es la razón por la que únicamente se basan en datos falsos, en bulos, en absolutos insultos que no son capaces de decirme fuera de este hemiciclo porque saben que otras serían las consecuencias. **(Rumores.—Aplausos).** Porque aquí estamos para trabajar y para servir. **(Rumores).** Sí, sí, otras consecuencias serían, consecuencias en parámetros evidentemente de legalidad. **(Aplausos).**

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 24

— DE LA DIPUTADA DOÑA CRISTINA VALIDO GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR: ¿QUÉ ACCIONES VA A TOMAR SU MINISTERIO PARA ACABAR CON LAS INTERMINABLES COLAS ANTE EL CONTROL DE PASAPORTES EN LLEGADAS DEL AEROPUERTO TENERIFE SUR? (Número de expediente 180/000421).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Pregunta de la diputada doña Cristina Valido García, del Grupo Parlamentario Mixto.

La señora **VALIDO GARCÍA**: Señor ministro, señor presidente, señorías, vamos a hacer un paréntesis para hablar de las cosas de comer (**varios señores diputados: ¡ah!**), porque de comer es de lo que se trata. Cientos de miles de familias en Canarias dependen del turismo. Desde el año 2021, Reino Unido salió de la Unión Europea. Desde que empezó el *brexít*, cada año, con la temporada alta de turismo británico, las colas ante el control de pasaportes invaden incluso la zona de operaciones del aeródromo. Desde que le trasladé este problema por primera vez hasta hoy, ¿qué se ha hecho? ¿Qué se va a hacer para resolver una imagen que un país que presume de ser potencia mundial del turismo no se puede permitir y que para las islas es lamentable y muy peligroso?

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

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

Señora Valido, gracias por su pregunta. En primer lugar, como ha dicho, el turismo es realmente de una potencialidad manifiesta y, sobre todo, también para la economía de las islas Canarias. En ese sentido, seguro que estará de acuerdo conmigo, déjeme decirle que en este puente de la Constitución no ha habido ningún incidente sobre la base de la nueva introducción de la nueva regulación en materia de registro de hospedaje. Seguro que, si no, usted me lo hubiera preguntado, razón por la cual realmente se contestan los bulos y las mentiras de la parte de la derecha.

La pregunta a la que usted hace referencia, ya se la contesté por escrito, y es una cuestión realmente compleja en la que concurren determinadas circunstancias, y no únicamente el hecho de que el Reino Unido haya optado por el *brexít* y que, evidentemente, haya un control fronterizo más exhaustivo que no solamente es de documentación, sino de seguridad. También le manifesté que ahí tiene relación el que muchas de las líneas aéreas concentran los vuelos —luego hay retrasos, hay adelantos de los mismos—, y esa concentración, todo ese conjunto de circunstancias en cierta medida sí que influyen en la mejor gestión del control de los pasajeros que vienen. ¿Pero qué es lo que está haciendo el Ministerio del Interior? Pues hemos incrementado en un 18% el número de policías que prestan los servicios en el aeropuerto de Tenerife Sur y estamos también trabajando y colaborando evidentemente con el operador aeroportuario, con AENA, y con las líneas aéreas para poder evitar esos elementos que sí pueden generar en algunos momentos, no con carácter general, las disfunciones a las que usted alude.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias.  
Señora Valido, tiene la palabra.

La señora **VALIDO GARCÍA**: Efectivamente, me contestó usted a una pregunta por escrito en la que aludía a lo mismo que acaba de aludir ahora: nos hace un diagnóstico perfecto de los problemas que tiene Tenerife Sur y que venimos denunciando hace décadas. Problemas de infraestructura, ocho puestos de control cubiertos con solo dos policías. ¿La concentración de *slots* de quién depende? ¿Quién vende los *slots*? El aeropuerto fundamentalmente depende de AENA, que es un 51% propiedad del Gobierno de España. Estamos cansados de reclamarles que aeropuertos que generan los beneficios que generan los aeropuertos canarios deben tener una infraestructura y unos servicios excelentes, porque les proporcionan dinero suficiente a AENA como para hacer infraestructuras del primerísimo nivel que se merecen las islas Canarias. Por eso me dirijo a usted, pero me dirijo a usted también pidiéndole que hable con los compañeros que tiene en el Consejo de Ministros, que hable con el ministro de Transportes, que se dirijan a AENA. ¿Dónde está el proyecto de reforma del aeropuerto de Tenerife Sur? Usted en sus respuestas me habla, me reconoce el desfase de esa instalación. Los problemas de Tenerife Sur son responsabilidad del Gobierno de España y el Gobierno de España los tiene que resolver urgentemente.

Gracias.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 25

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

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

Gracias, señora Valido. El diagnóstico lo podemos compartir en gran medida, no en su totalidad, pero también hay que dejar claro que esos desfases en el tiempo de permanencia de los viajeros son muy puntuales, en días concretos, por ejemplo, el 8 y el 9 —como creo que también le dije— de noviembre. Pero hay que tener en cuenta que cada uno de esos días más de 25 000 personas, casi 30 000, entraron y salieron del aeropuerto de Tenerife Sur. Estamos trabajando con AENA, estamos también trabajando con las líneas aéreas para que no haya esa concentración de vuelos que, sin duda, incide en la gestión en los términos que usted ha explicado.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ESTER MUÑOZ DE LA IGLESIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA: ¿CREE QUE DEBE SEGUIR AL FRENTE DEL MINISTERIO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA? (Número de expediente 180/000436).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Pregunta dirigida al señor ministro de Política Territorial y Memoria Democrática, pregunta de la diputada Ester Muñoz de la Iglesia, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

La señora **MUÑOZ DE LA IGLESIA**: Muchas gracias.

Señor Torres, cuando usted vino de Canarias ya había dos casos de corrupción investigados en los juzgados que apuntaban a su Gobierno canario. Ahora ya sabemos que son cinco. A usted Pedro Sánchez no le nombró ministro. A usted Pedro Sánchez le nombró aforado. Vamos a repasar esos cinco casos: el caso del Tito Berni, un diputado socialista se reunía con empresarios para conseguir favores de su Gobierno autonómico. También tenemos el caso de las mascarillas RR7 United. También tenemos el caso de las mascarillas de Koldo y Aldama. Ahora sabemos que Aldama dice que tiene pruebas de que usted le pidió 50 000 euros por esos contratos. Tenemos también el caso de las PCR Megalab. Usted estuvo en la comisión de investigación aquí, en el Congreso, y dijo que no había hablado con Koldo de ningún contrato COVID y que no conocía al empresario Tapia. Cuando la UCO descubrió sus conversaciones con ellos, tuvo que reconocer que sí que había hablado con Koldo de los contratos de PCR y que sí que había tenido reuniones con el señor Tapia, al que usted conocía como Nacho Flashback. Tenemos también el caso de los hidrocarburos, el último, en el que el socio de Aldama confirma que usted tuvo reuniones con él para hablar de una refinería en Tenerife. Usted dijo que no sabía y que no conocía. Algo muy extraño, porque dijo usted en el Senado que no recordaba haber tenido ninguna reunión con él pero, eso sí, recordaba perfectamente que no había hablado de hidrocarburos. ¡Vaya memoria más selectiva tiene usted, señor Torres! **(Aplausos)**. Y mire, cinco casos en cinco juzgados. Ahora el Señor Aldama también afirma tener pruebas de que usted también pasaba por ese piso en Atocha 25. ¿Va a esperar usted también a que la UCO saque a lo mejor alguna fotografía suya para poder reconocerlo? Es usted un ministro que está rodeado de indicios, ¿cree que debe seguir al frente de ese ministerio?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

El señor **MINISTRO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA** (Torres Pérez): Muchas gracias, presidente.

Señoría, me pregunta usted si debo seguir al frente del ministerio, pero nada de lo que usted ha utilizado hoy en su intervención tiene que ver con mi ministerio. **(Risas)**. Hágame preguntas sobre mi ministerio.

Usted habla de mi etapa en el Gobierno de Canarias, cuando este mismo lunes, la interventora general ha dicho en la comisión de investigación, y tiene que decir la verdad, que no hay ningún indicio de delito en ninguno de los contratos mientras yo fui presidente del Gobierno de Canarias. Ustedes, además, lo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 26

hacen aquí es no mostrar ninguna prueba de nada. Además, hacen algo muy feo, y es la vileza política, porque el señor Aldama dice que había un piso para Torres, pero el señor Aldama ha reconocido y se ha retractado diciendo que no había ningún piso para Torres ni para ningún encuentro, pero eso a ustedes no les vale. ¿Por qué? Porque ustedes lo que quieren es que la verdad no estropee ningún titular de difamación y de calumnia, porque eso es lo que hacen, difamar y calumniar, señoría. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señora Muñoz, tiene la palabra.

La señora **MUÑOZ DE LA IGLESIA**: Mire, señor Torres, el señor Aldama no ha dicho que el piso fuera suyo, ha dicho que se pasaba usted por allí. No mienta, diga la verdad. Le voy a recordar una cosa, en España no se judicializa la política, se judicializan los delitos, aunque sean cometidos por la familia del señor Sánchez, por su Gobierno y por su partido. Repiten que el Poder Judicial no respeta al Poder Ejecutivo porque tienen ustedes abiertas causas de corrupción. ¿Qué tenían que hacer los jueces ante estos indicios? ¿Mirar para otro lado? ¿Encarcelar a los que están condenando? ¿Cerrar medios de comunicación? ¿Inhabilitar a la oposición? ¿Qué es lo que ustedes pretenden? Es indecente que su único camino de salvación sea destruir lo que tanto tiempo nos ha costado construir, la igualdad ante la ley de todos y el Estado de derecho. No hay ninguna conspiración contra ustedes por ser de izquierdas. Le voy a recordar una cosa, señor Torres, a usted y a todo su Gobierno: únicamente un delincuente se siente acosado y perseguido por la ley, por los jueces y por la Fiscalía.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señor ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA** (Torres Pérez): Señorías, yo le pediría al Grupo Popular que esta tarde serenamente analizaran el Pleno de hoy. Todas sus preguntas han tenido que ver con la corrupción. **(Risas.—Rumores)**. Dicen ustedes que somos el Gobierno más corrupto de la historia, y resulta que tenemos veintidós ministros y ministras y un presidente y ninguno de nosotros —ninguno— está siendo investigado por la justicia, y ustedes han tenido más de una decena de ministros investigados por la justicia y algunos de ellos han terminado en la cárcel. **(Aplausos)**. ¿Qué adjetivo pondrían ustedes a su Gobierno? ¿Pondrían el adjetivo de honrado, señorías? **(Aplausos)**. ¿No ven el ridículo espantoso que están haciendo ante los ciudadanos que están siguiendo este Pleno, acusando a quienes tendrían que pedir perdón? **(Rumores)**.

Yo le voy a recomendar una cosa, señoría. Hubo una niña eterna con la que crecimos que defendía los derechos humanos, el pacifismo, el feminismo; se llamaba Mafalda. Ella decía que la mentira era un arma de destrucción masiva que el ignorante propaga y el sabio combate. ¿Por qué han elegido el primer camino, el de propagar la mentira? **(Aplausos)**. Por tanto, le respondo, señoría, lo que va a seguir haciendo este Gobierno es gobernar y trabajar por el interés general, y en lo que a mí me atañe seguiré trabajando para ayudar a los damnificados por la DANA; conseguir que se modifique el artículo 35, que ustedes bloquean permanentemente con respecto a extranjería; en memoria democrática, defender la verdad, la restauración y también la justicia **(aplausos)**, aunque lo ataque la presidenta de la Comunidad de Madrid, y defender la de-mo-cra-cia. **(Aplausos)**.

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

— **DEL DIPUTADO DON IGNACIO GIL LÁZARO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA: ¿CUÁL ES SU OBJETIVO AL FRENTE DEL MINISTERIO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA? (Número de expediente 180/000426).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Pregunta del diputado don Ignacio Gil Lázaro, del Grupo Parlamentario VOX.

El señor **GIL LÁZARO**: Gracias, presidente.

Señor ministro, ¿cuál es su objetivo al frente de su ministerio?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señor ministro, tiene la palabra.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 27

El señor **MINISTRO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA** (Torres Pérez): Señor Gil Lázaro, le traslado a usted, que tiene una larga trayectoria política en el Parlamento, que también yo la tengo, siempre con el Partido Socialista Obrero Español: he sido concejal de oposición, he sido alcalde, he sido consejero de cabildo, he sido diputado aquí en las Cortes, lo fui también en la Comunidad Autónoma de Canarias, vicepresidente de una institución insular, presidente de Canarias y hoy ministro del Gobierno de España. Mi objetivo, que es lo que usted me pregunta, no es más que defender el interés general con esfuerzo y rigor, y es lo que voy a seguir haciendo, señoría. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señor Gil Lázaro, tiene la palabra.

El señor **GIL LÁZARO**: Gracias, presidente.

Señor ministro, la trama corrupta que rodea a este Gobierno señala tratos con usted siendo usted presidente de Canarias. Usted lo niega, la justicia dirá. Sin embargo, lo que usted no solamente no puede negar, sino que acaba de confirmarlo en la pregunta anterior, es que su único objetivo al frente del ministerio es dar cobertura a los desmanes de Sánchez, como lo es esa memoria histórica falaz y sectaria que pretende quebrar la concordia entre los españoles **(aplausos)**, o como lo es el pacto con los separatistas para dar una financiación singular a Cataluña en detrimento de las demás Administraciones y en perjuicio y quiebra del principio de igualdad, o como lo es esgrimir un falso debate competencial para tratar de tapar la inacción criminal de Sánchez con los afectados por la catástrofe de Valencia, hecho solo por un puro cálculo político. Y ahora está usted siendo llamado también al intento de tratar de reformar el artículo 35 de la ley de extranjería para imponer el reparto forzoso a todas las comunidades de los emigrantes ilegales, cuestión que, por cierto, ya vienen ustedes haciendo *de facto* y de modo clandestino sin importarles para nada que esa emigración ilegal genera delincuencia, colapso de los servicios públicos y un coste inasumible para las arcas del Estado **(aplausos)** en detrimento de la atención a las necesidades más urgentes de los españoles. Y solo faltaba escucharle a usted decir el pasado lunes que Sánchez no necesita someterse a ninguna cuestión de confianza porque cuenta con la confianza de la inmensa mayoría de los españoles. Será por eso, señor ministro, que Sánchez no se atrevió el lunes a ir al funeral por las víctimas de Valencia. **(Aplausos)**. Pues no, señor ministro, lo que la inmensa mayoría de los españoles desea es echar a Sánchez cuanto antes y con él a este Gobierno mentiroso, inútil, sectario y corrupto, que es un verdadero peligro para España, para la democracia, para la convivencia y para la libertad. Entérese, señor ministro, que esa es de verdad la opinión de la calle. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señor ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y MEMORIA DEMOCRÁTICA** (Torres Pérez): No, señoría, esa es su opinión y la de su grupo político. Usted se suma también —y le tengo por una persona inteligente, con muchísimas diferencias ideológicas— a algo tan tremendo como la difamación. ¿Qué haría usted si le dijera yo que usted es un terrorista? No tengo pruebas. Usted se indignaría, incluso me pondría seguramente una acción judicial. ¿Por qué entonces usted se cree a quien vierte mentiras contra nosotros? **(Aplausos)**. ¿Es que el honor suyo es superior al mío? El mío no es superior al suyo, no lo es, pero no le puedo admitir, por tanto, que haya difamaciones. Que usted hable aquí de la situación de Valencia, cuando ustedes fueron los que cuando llegaron a ese Gobierno eliminaron la agencia contra las situaciones de emergencia... Y precisamente la gestión fue lo que ha sido, un absoluto desastre. Hay que hacer autocrítica sobre ello, la historia lo va a reconocer y habrá también consecuencias al respecto. Ustedes, que niegan el cambio climático; ustedes, que hablan de que hay que limpiar los barrancos, frente a los criterios científicos; ustedes, que practican el racismo con claridad, ¿que tienen contra los niños que llegan en cayucos y pateras a las costas de nuestro país? Vaya usted un día a verles y míreles a los ojos, vea lo que han sufrido para tener una vida mejor, para llegar a Europa **(aplausos)**, para caminar en un país próspero, que es atractivo precisamente por su prosperidad. Eso es lo que ustedes hacen, lo que hace siempre VOX. Es lamentable que ustedes pongan siempre freno, y es el Partido Popular el que tiene que razonar. ¿Por qué? ¿Porque los presupuestos están en riesgo, entonces ya no hacemos la modificación del artículo 35? ¿Qué está por delante? **(Aplausos)**. ¿Mantener los Gobiernos autonómicos o responder a un hecho humanitario absolutamente exigido, y es que todos los niños son iguales, sean del color que sean, vengan de donde vengan? **(Aplausos)**. Es que para eso es la política, para eso nos han elegido, para defender los derechos humanos y las cuestiones humanitarias. Ustedes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 28

lo que hacen es ponerse frente a los españoles, frente a las españolas, al margen de la mayoría, porque la mayoría de la gente en este país es solidaria, es justa y defiende la igualdad. **(Aplausos)**. Por eso, Pedro Sánchez tiene la confianza de la mayoría de los españoles. **(Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Socialista, puestos en pie)**.

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

— **DEL DIPUTADO DON OSKAR MATUTE GARCÍA DE JALÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRIA BILDU, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA: ¿COMPARTE EL GOBIERNO LA DECISIÓN DE LA SOCIEDAD ESTATAL COFIDES DE PROVOCAR EL CIERRE DE ASTILLEROS BALENCIAGA? (Número de expediente 180/000403).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Pregunta dirigida al señor ministro de Economía, Comercio y Empresa del diputado Oskar Matute García de Jalón, del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu.

El señor **MATUTE GARCÍA DE JALÓN**: Buenos días.

Hoy le queremos preguntar sobre una cuestión que, esta sí, a diferencia de lo que está ocupando esta mañana a la Cámara, está generando una enorme preocupación en Euskal Herria, y siendo más concreto en Guipúzcoa, y siendo todavía más específico en Zumaia, que es la localidad donde se radican los Astilleros Balenciaga, astilleros que, como usted conocerá, se encuentran en una situación delicada, casi en la antesala del cierre, por no prosperar su plan de reestructuración financiera, lo que les aboca a un concurso de acreedores. Y en esta mala situación algo tiene que ver, no sé si de manera voluntaria o involuntaria, el Ministerio de Economía, porque ha sido COFIDES quien, en estos últimos tiempos, en estas últimas semanas, y sin desdeñar responsabilidades anteriores, le ha dado la puntilla con un informe negativo. Por eso, queremos preguntarle si comparte el Gobierno la decisión de COFIDES de provocar el cierre de Astilleros Balenciaga.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Señor ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE ECONOMÍA, COMERCIO Y EMPRESA** (Cuerpo Caballero): Gracias, presidente.

Gracias, señor Matute, por bajar un poco el balón al terreno de juego y por intentar hablar de cosas que, efectivamente, preocupan a los ciudadanos. Y gracias por la pregunta, porque me permite aterrizar un argumento importantísimo para nosotros, y es que el Gobierno ha apoyado, apoya y seguirá apoyando a las empresas que estén en dificultades con todos los instrumentos que están a nuestra disposición. Lo hemos hecho, por supuesto, en COVID; lo hemos hecho ante el *shock* de Ucrania; lo estamos haciendo ahora mismo protegiendo a los ciudadanos afectados por la DANA con más 380 millones entre ayudas directas e indemnizaciones del consorcio, que ya han llegado, y lo hacemos aún más cuando se trata de empresas estratégicas y cuando se trata de empresas con una importante y sensible implantación a nivel territorial. Este es el caso de Balenciaga, a la que apoyamos desde el ministerio, desde el Gobierno, a través de COFIDES con el instrumento específico de recapitalización que lanzamos para apoyar a las empresas en el COVID. Este instrumento le dio la posibilidad de sobrevivir basándose en un plan de viabilidad que presentó la empresa en el año 2022. Casi 12 millones de apoyo le dimos desde COFIDES para que sobreviviera, en este caso Balenciaga. Ese es el punto de partida, de apoyo a la supervivencia a largo plazo basándose en un plan que se presentó. Como usted dice, desafortunadamente ese plan no se ha cumplido y la situación ha empeorado desde entonces, incumpléndose de manera sistemática las condiciones que estaban previstas, incluso el pago de los intereses asociados a ese préstamo. Y ante esta situación, lo que estamos haciendo en el Gobierno es exactamente lo mismo: buscar opciones para maximizar esa supervivencia, esa capacidad de viabilidad a largo plazo de Balenciaga en este caso. Esperamos contar con la ayuda del resto de Administraciones y de actores involucrados.

Muchas gracias.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 29

El señor **MATUTE GARCÍA DE JALÓN**: Gracias, señor ministro.

Pues yo he bajado la pelota, pero como soy más bielsista que clementista, usted la ha mandado fuera del estadio. Porque la realidad es que lo que está pasando en la actualidad con COFIDES, como le decía, genera una enorme preocupación. Y la genera porque tenemos memoria, porque cuando hablamos de Astilleros Balenciaga podríamos hablar de los Astilleros Euskalduna, podríamos hablar de La Naval, podríamos hablar de los Astilleros Celaya, podríamos hablar de los Astilleros Reunidos del Nervión... Todos astilleros vascos competitivos y solventes que, por decisiones que quizás ahora no vengan a cuento, fueron barridos de la cornisa cantábrica y del territorio vasco.

Estamos preocupados porque hay 71 trabajadores afectados de manera directa y más de 600 de las empresas auxiliares. Y, sobre todo, lo que no entendemos y lo que nos genera incompreensión, al igual que a los trabajadores, es por qué un plan de reestructuración homologado, que estaba acordado por los trabajadores, que habían estado trabajando durante meses sin cobrar para sacar adelante proyectos de buques que dieran viabilidad a la empresa; un plan que estaba acordado con los acreedores, que aceptaban quitas —es decir, asumir pérdidas de hasta el 90% sobre lo que les debían— para seguir manteniendo la viabilidad de la empresa, y que estaba aceptado hasta por un juzgado de lo mercantil de Donostia, que hablaba de una perspectiva razonable de suficiencia y viabilidad, es negado por COFIDES. ¿Cuál es la alternativa para COFIDES? Incluso en términos de ganancia pública, ¿es mejor que cierre la empresa que recuperar, aunque sea a un ritmo más gradual y lento, aquello que se pueda recuperar? Porque si cierran, ya me dirán cómo van a recuperar esos millones.

Sinceramente, les pedimos que modifiquen su posición, que revisen la posición de COFIDES y, desde luego, que busquen junto a los trabajadores alternativas que mantengan los puestos de trabajo. Como digo, la memoria la tenemos presente; hay pintadas de hace décadas, cuando nos llegó la reconversión, que dicen que sin industria no hay futuro, y seguimos pensando lo mismo. Compartimos con los trabajadores que no tiene ningún sentido cerrar una empresa que puede tener futuro porque tiene carga de trabajo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias. Señor ministro. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

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

Quizá voy a empezar por donde terminé anteriormente. Lo que estamos intentando desde el Gobierno a través de COFIDIS, pero también buscando elementos adicionales —como decía antes, con todos los instrumentos que estén a nuestra disposición—, es salvar esa viabilidad a largo plazo de la empresa, salvar esos más de 70 trabajos y salvar, digamos, el elemento estratégico que es la importancia de mantener el astillero, en este caso en Zumaia. Y lo que le decía es que, en este caso, no es un elemento que competa exclusivamente a COFIDES. Para salvaguardar necesitamos un plan viable a largo plazo, un plan realista y que además nos permita cumplir con el marco de ayudas de Estado a nivel europeo. Y en ese marco es en el que nosotros... **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor ministro. Se le ha terminado el tiempo.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARIBEL VAQUERO MONTERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE DERECHOS SOCIALES, CONSUMO Y AGENDA 2030: ¿QUÉ MEDIDAS VA A ADOPTAR EL GOBIERNO TRAS LA SENTENCIA DEL JUZGADO ADMINISTRATIVO NÚMERO 1 DE BARCELONA QUE OBLIGA AL AYUNTAMIENTO A ASUMIR EL PAGO DEL PERMISO PARENTAL RETRIBUIDO DE 8 SEMANAS PARA EL CUIDADO DE MENORES PORQUE EL EJECUTIVO ESPAÑOL NO LO HA REGULADO EN TIEMPO Y FORMA? (Número de expediente 180/000425).**

La señora **PRESIDENTA**: La siguiente pregunta va dirigida al señor ministro de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030 y la formula la diputada doña Maribel Vaquero Montero, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), que tiene la palabra. Cuando quiera.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Mila esker, presidenta.

Egun on, ministro. Hace tres meses le preguntábamos por dos medidas anunciadas por su Gobierno: la prestación por crianza y la regulación del permiso parental retribuido de ocho semanas, esta última mandatada por Europa. Ambas medidas de ayuda a la conciliación familiar siguen hoy pendientes.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 30

En esta ocasión me voy a centrar en el permiso retribuido de ocho semanas, que es un derecho al que pueden optar los padres y madres, que debería haber sido regulado antes del mes de agosto y no lo han hecho. Sigue pendiente su transposición completa, por lo que está siendo sancionado el Estado. Las familias pueden solicitarlo, sí, porque el derecho al permiso sí está reconocido, pero no su retribución, que queda en el aire y es un compromiso que su Gobierno asumió. Y ante la inacción del Gobierno, un juzgado ha considerado que es un derecho disfrutar de este permiso, pero que a su vez es una obligación; una obligación —la de retribuir el permiso parental hasta las ocho semanas para el cuidado de los hijos menores—, que en este caso se traslada al Ayuntamiento de Barcelona. Y esta es una sentencia que sienta precedente, una sentencia que hace realidad un derecho reconocido. Pero ¿qué hay del Ejecutivo? No vemos urgencia ni compromiso ni, mucho menos, cumplimiento de esta obligación. Ustedes se han puesto de perfil. Y cuando se reconocen derechos estos se tienen que poder materializar, no se pueden quedar en el aire, en una nube. Cuando los Parlamentos o el Gobierno toman estas decisiones lo esperado es que también se asuma la responsabilidad de su cumplimiento o se llegue a acuerdos sociales que lo faciliten.

Ustedes anuncian medidas, reconocen derechos que, ante su falta de acción, otros tienen que asumir. Y su inacción tiene consecuencias. ¿Qué van a hacer ahora? ¿Cómo van a dar solución a esta situación? ¿O van a repercutir, con su silencio, toda la carga social que ustedes decían que iban a asumir en la parte contratante, en la empresa, en el comercio o en la administración pública? ¿Van a tener que acudir las familias a los tribunales para que se retribuya este permiso, asumiendo un coste que no les corresponde? ¿Van a depender de un juzgado para que se les reconozca este derecho? Por todo ello le formulamos esta pregunta.

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

El señor **MINISTRO DE DERECHOS SOCIALES, CONSUMO Y AGENDA 2030** (Bustinduy Amador): Gracias, señora Vaquero, por su pregunta sobre la remuneración de los permisos parentales de cuidados.

Yo celebro esta sentencia reciente, como celebré también la sentencia del Constitucional reconociendo el derecho de las familias monoparentales a doblar los permisos por nacimiento. Y las celebro porque significan un cambio social sobre la conciliación en España, sobre el derecho al tiempo de las familias, sobre el derecho a la protección social de la crianza. Usted pregunta qué va a hacer el Gobierno al respecto y yo le contesto que el Gobierno va a cumplir su compromiso y a convertir estos derechos en ley.

Usted sabe que a mí me habría gustado que esto hubiera sucedido ya. Usted sabe también que trabajamos para que sucedan los presupuestos generales del Estado, espero que con el apoyo mayoritario de los grupos de esta Cámara. **(Aplausos)**.

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

La señora **VAQUERO MONTERO**: Ministro, no han presentado ningún planteamiento concreto sobre cómo van a dar solución y han echado balones fuera. Tiene que ser un juzgado el que diga que es un derecho y que es un derecho que tiene que ser retribuido. Pero lo hacen a costa de los demás, de la parte contratante en este caso o de que tengan que asumir las familias el coste de ir a un juzgado y esperar una sentencia que les sea favorable. ¿Cuándo van a tomar medidas? ¿Cuándo van a presentar esa propuesta?

La señora **PRESIDENTA**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE DERECHOS SOCIALES, CONSUMO Y AGENDA 2030** (Bustinduy Amador): Señora Vaquero, déjeme, en primer lugar, agradecer su insistencia y su presión, porque cualquier avance social, cualquier conquista de cualquier derecho ha necesitado siempre presión política y social. Este año, en condiciones difíciles, las del arranque de esta legislatura, este Gobierno ha aumentado el salario mínimo un 5 %, ha aumentado las pensiones un 4 %, las prestaciones no contributivas un 7 %, ha mejorado notablemente la cobertura del ingreso mínimo vital, ha adoptado un programa de tarjetas monedero por el que decenas de miles de familias ya hacen la compra en el supermercado en lugar de hacer cola para recibir una bolsa con alimentos, ha aprobado una estrategia de 1300 millones de euros para transformar nuestro sistema de la dependencia y el modelo de cuidados de larga duración. Esta Cámara, por abrumadora mayoría, sacó adelante la reforma del artículo 49 y también la ley ELA, y espero que pronto suceda lo mismo con la reforma de las leyes de discapacidad y dependencia. ¿Hay que seguir avanzando?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 31

Por supuesto que sí. ¿Cuándo? ¿Cuál es el momento? Los presupuestos generales del Estado, para poder remunerar los permisos parentales de cuidados, para ampliar los permisos por nacimiento, para la prestación por crianza y para mejorar la dependencia. Los presupuestos sirven para eso, señorías del Grupo Popular, para eso sirven los presupuestos.

Hace unas semanas, estaban ustedes preocupadísimos por la situación de las familias en España. Cinco minutos les duró su giro social, porque era teatro, porque era mentira. ¿Dónde están ustedes cuando se trata en esta Cámara de votar a favor de la protección social de las familias? Están donde siempre han estado: votando en contra, defendiendo los intereses de los grandes patrimonios, de los ricos, de los defraudadores, no de las familias trabajadoras. **(Aplausos)**. Por tanto, frente a esa hipocresía, le vuelvo a pedir al resto de grupos de esta Cámara su colaboración y el diálogo necesario para que podamos sacar adelante estas medidas y mejorar las condiciones de vida de millones de familias y personas a las que ustedes representan.

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 AL SEÑOR MINISTRO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA: ¿POR QUÉ FUE NOMBRADO MINISTRO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA? (Número de expediente 180/000437).**

La señora **PRESIDENTA**: La última pregunta va dirigida al señor ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, y la formula 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.

Señor López, ¿ha sido usted nombrado ministro para asegurarse el aforamiento? **(Aplausos)**.

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

Señor ministro.

El señor **MINISTRO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA** (López Águeda): Gracias, señora presidenta.

La respuesta es no. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Señor diputado.

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

Aforado, señor López, por si alguno de los 329 contratos que usted dio a dedo en su etapa en Paradores, que representan unos 4 millones de euros, sale rana. Aforado, señor López, por lo que pueda pasar, y me adelanto. Por ejemplo, cuando habló usted con el señor Barrabés tras explotar el caso de la pentaimputada señora Gómez, ¿se le ofrecieron las herramientas de la Secretaría de Estado de Comunicación para resolver el problema? Y no me mienta, no sea que lo de grabar conversaciones privadas no sea exclusivamente patrimonio del PSOE. Como jefe de gabinete del presidente del Gobierno, ¿tuvo usted conocimiento de la visita que, según el señor Ábalos, hizo este muchísimos meses después de abandonar el ministerio para solicitarle al amigo Ábalos que intermediara con el PSOE después de la salvajada de la Ley de Amnistía y ofreciéndole ser aforado, como usted, primero en las listas a esta Cámara y después en las listas europeas? El problema es que la UCO les adelantó por la izquierda y esta opción no se hizo posible. Le pregunto. Cuando mi grupo pida el registro de entradas en la Moncloa, ¿aparecerá esta visita o, como tantas y tantas otras, se habrá hecho de forma clandestina? Como jefe de gabinete del presidente del Gobierno tendría usted que saber eso y todo, como, por ejemplo, que la señora Sánchez Acera le entregara a un compañero de partido, hoy denostado, un documento ilegal de un ciudadano anónimo, filtrado de forma repugnante. ¿Lo autorizó o fue usted quien se lo entregó? Y, hablando de Madrid, mi tierra, entiendo que le han mandado a usted aquí por los servicios al jefe y la jefa y no por sus raquíticos resultados cuando se presentó en Castilla y León, porque eso, sinceramente, nos sigue sorprendiendo a todos. En su opinión, entre nosotros y sin notarios de por medio, ¿el pisito de la calle Atocha era para repartirse mordidas o sencillamente para seguir abusando de mujeres prostituidas? **(Aplausos)**.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 32

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

El señor **MINISTRO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA** (López Águeda): Gracias, presidenta.

De verdad, insisto en que este tonito faltón, matón y amenazante conmigo no va a funcionar. **(Rumores)**. Me preguntaba usted por qué me nombraron ministro. Para que se nos entienda, voy a hacerlo estilo PP, para que se entienda cuál es la táctica habitual del rival. La pregunta es por qué nombraron a este señor —a usted— *personal shopper* de la mujer del presidente del Gobierno en la Moncloa. **(Muestra un recorte de prensa)**. *¡Personal shopper!* **(Rumores)**. Es verdad que esto es la derecha de este país, todo amable. Utilizando el método de la derecha con la pregunta, yo podría decirle a este señor, que trabajó en la Moncloa, ¿además de comprar los vestidos de la mujer del presidente del Gobierno —de asesorarla en la compra—, recibió usted al señor Bárcenas cada vez que iba a Moncloa? ¿Le mandaba usted cajas de puros? ¿Les pasaba las cajas de puros con billetes que le daba el señor Bárcenas al señor Rajoy? **(Aplausos)**. Por cierto, ¿cree usted que su jefe y el señor M. Rajoy eran el mismo, o a lo mejor no? ¿Cuántas veces recibió usted al señor Bárcenas en la Moncloa? ¿Vamos a ver el registro de todos los empresarios que pagaron la trama Gürtel en la Moncloa? Estoy siguiendo el método del Partido Popular.

Señorías, ser el último en la sesión de control tiene una ventaja, y es que ve uno el estado de ánimo, y yo veo a la derecha y a la ultraderecha de este país verdaderamente desencajadas. **(Rumores)**.

¿Y cuál es la verdad? Decía antes el señor Tellado que le preocupaban un millón y medio de mutualistas. Yo creo que lo que le preocupa es la cuenta de la sanidad privada de este país. Eso es lo que yo creo. Es mi opinión. **(Aplausos.—Un señor diputado: ¡Qué vergüenza)**.

Vayamos a la verdad. Lo que no soportan la derecha y la ultraderecha de este país es que hoy haya un Gobierno progresista que bate récords de empleo con casi 22 millones de empleados, lo que no soporta es que España crezca cuatro veces más que la media de la Unión Europea... **(Rumores)**.

Sí, esto es sesión de control al Gobierno y vamos a hablar de lo que está haciendo el Gobierno, por supuesto que sí, lo que no soportan la derecha y la ultraderecha es que haya más de diez millones de pensionistas que ven cómo sube esa pensión mientras se rellena la hucha de las pensiones. **(Aplausos)**. Lo que no soportan es que batamos récords en becas, en inversión, en ciencia y en la universidad pública, mientras ellos pretenden recortar, como hicieron cuando estaban en el Gobierno, para que haya negocio con la sanidad o la educación privada, que es en lo que se ha convertido Madrid. No lo soportan y por eso todo el ruido y todo el fango. **(Rumores)**. Solo quiero decirles una cosa: mucha tila, les quedan por lo menos tres años de Gobierno progresista.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

### INTERPELACIONES URGENTES:

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), A LA VICEPRESIDENTA TERCERA DEL GOBIERNO Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO SOBRE LAS MEDIDAS QUE VAA TOMAR PARA GARANTIZAR EL ACCESO A LA RED Y ATENDER LOS NUEVOS SUMINISTROS NECESARIOS PARA LA INDUSTRIA EN SUS PROCESOS DE REINDUSTRIALIZACIÓN Y DESCARBONIZACIÓN. (Número de expediente 172/000082).**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos ahora a tratar las interpelaciones dirigidas al Gobierno. La primera interpelación es del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) a la vicepresidenta tercera del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, sobre las medidas que va a tomar para garantizar el acceso a la red y atender los nuevos suministros necesarios para la industria en sus procesos de reindustrialización y descarbonización.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Sagastizabal Unzetabarrenetxea por un tiempo de doce minutos. Cuando quiera. **(Rumores)**.

Por favor, ruego a los diputados y diputadas que salen del hemiciclo que lo hagan en silencio para que podemos continuar el debate.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 33

La señora **SAGASTIZABAL UNZETABARRENETXEA**: Gracias, presidenta. Egun on. Buenos días, vicepresidenta. Bienvenida.

Cuando hablamos de la transición energética y de la descarbonización de la economía, a todos y todas lo primero que nos viene a la mente son las distintas tecnologías: turbinas eólicas, paneles solares, bombas de calor, hidrógeno verde, pero también vehículos eléctricos, estaciones de recarga y centros de datos. Sin embargo, nos olvidamos de algo que no se ve: las infraestructuras que son imprescindibles para llevar toda esa energía verde desde el lugar donde se genera hasta los puntos donde se consume, las redes energéticas en general y las redes eléctricas en particular. Si además algo han puesto de manifiesto los acontecimientos de los últimos cinco años y la competencia tecnoindustrial entre regiones económicas en el mundo ha sido la relevancia de las redes energéticas para hacer frente a los retos de competitividad y sostenibilidad a los que nos enfrentamos. Sin redes no hay transición energética ni tampoco habrá transición digital. La transición hacia las cero emisiones netas nos lleva a una realidad ineludible. Por un lado, a la modificación de los hábitos de consumo —movilidad, climatización de los edificios, etcétera— y, por otro, a la descarbonización y transformación de la industria existente, así como a desarrollar una nueva industria. En este proceso la electrificación es un elemento clave tanto para su uso o consumo directo en forma de electricidad como para su utilización como materia prima o *input* para generación de nuevos vectores energéticos como el hidrógeno, el amoníaco, el metanol, los biocombustibles o los combustibles sintéticos.

El alto consumo esperado por actividades emergentes —centros de datos necesarios para el albergue y digitalización de procesos, una mayor electrificación, en definitiva—, acompañado de una expansión de las tecnologías limpias y del almacenamiento eléctrico traerá un crecimiento en la demanda eléctrica, lo que plantea un desafío importante para las redes de distribución y transporte de electricidad, porque estas tienen que ser capaces de transportar los volúmenes de energía eléctrica necesarios para responder a las nuevas necesidades de la demanda eléctrica. Sin embargo, hoy la red no se está expandiendo al mismo ritmo ni tiene la capacidad para asumir esta mayor demanda de energía, por lo que es necesario reforzarlas. No obstante, vicepresidenta, quizá el Estado ha puesto el foco más en la necesidad de desarrollo y crecimiento de la generación renovable eléctrica y las obligaciones de descarbonización de la industria, y parece que hemos descuidado un elemento importante e imprescindible que une ambos, yo diría que viabiliza ambos aspectos: las redes eléctricas. Porque sin redes eléctricas no hay integración de renovables; sin redes eléctricas las industrias no se pueden descarbonizar ni podemos captar una nueva industria. El suministro de la electricidad a nuestra industria, empresas y hogares no lo aseguran las plantas de producción o generación, sino las infraestructuras, las redes de transporte y distribución.

Y vamos tarde, lo dicen los expertos, pero podemos encauzar el asunto con una apuesta decidida por el refuerzo de las redes para aumentar el desarrollo de la industria, algo que no solo decimos nosotros, sino también en Europa; ahí están los informes de Enrico Letta y Mario Draghi, en los que se señala respectivamente la importancia de las inversiones en redes para avanzar en la electrificación de la economía, evitar cuellos de botella, así como la necesidad de movilizar inversiones masivas en las redes de infraestructuras energéticas europeas. En este contexto, vicepresidenta, lo cierto es que la industria en general, y la vasca en particular, se están encontrando con que las redes eléctricas son un cuello de botella para sus necesidades de crecimiento y de descarbonización. Como ejemplo, podemos decir que recientemente se han denegado una cantidad muy relevante de accesos a la red eléctrica asociados precisamente a esos procesos de reindustrialización y descarbonización. Además, también se han denegado para nuevas necesidades asociadas a la integración de proyectos de energía renovable. Más concretamente, en Euskadi, la mitad de las solicitudes presentadas por la industria vasca se han rechazado, en gran parte por la falta de capacidad de la red de transporte, que, a su vez, está estrangulando la red de distribución. Y por si esto fuera poco, parece que, además, en los concursos previstos para demanda no hay subestaciones en Euskadi. El sector lleva tiempo alertando de estos problemas y es previsible que esta situación empeore en un futuro según aumente la electrificación de la economía y se presenten nuevas peticiones. Además, esta no es una cuestión que afecte solo a un territorio o a un grupo de sectores, sino que es un problema generalizado, y no podemos dejar en la estacada a quien quiere descarbonizar y acceder a las renovables.

Y todo esto está pasando porque tenemos una regulación y una planificación del pasado y para el pasado, y hay que cambiar la mentalidad del regulador. Fíjense, las inversiones en redes están limitadas en términos de PIB, una limitación de la época de Rajoy, donde la prioridad se situaba en el control económico y financiero del sistema eléctrico, el déficit de tarifa que pagamos todos, y que se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 34

sigue manteniendo cuando el contexto y las necesidades son totalmente diferentes y no sirve precisamente para cubrir esa nueva potencia. En julio sacaron a audiencia pública esta revisión, pero seguimos sin noticias.

En cuanto a la sostenibilidad económica y financiera del sistema eléctrico, la ley indica que el límite máximo de desajuste temporal entre ingresos y costes del sistema eléctrico no puede superar el 5% de los ingresos estimados del sistema para el ejercicio. Quizá, en un contexto de necesidad de inversiones importantes se debería cambiar este concepto.

La retribución a las empresas titulares de las redes de transporte y distribución de energía eléctrica para el desarrollo de las inversiones es otro factor fundamental. En este sentido, se debería proceder, por un lado, a eliminar la obligación de fijar por ley un límite máximo de retribución financiera dejándolo en manos de la CNMC o futura CNE y, por otro lado, a revisar los costes unitarios de inversión de las redes, que se publicaron en 2015 y que llevan sin actualizarse desde entonces.

Además, tenemos un sistema de planificación de la red de transporte muy rígido, para periodos de cinco años, y desconocemos los criterios de por qué se atienden unas demandas y por qué otras se posponen a la siguiente planificación. Y es que lo que no se incluye aquí, no se ejecuta, y si no hay inversión en transporte, no pueda haberla en distribución. Un claro ejemplo de esto es la denegación de accesos a la red eléctrica a industrias que necesitan incrementar su potencia, porque van a aumentar su producción, porque van a descarbonizar su producción o parte de ella, o incluso, como he dicho antes, para la integración de proyectos renovables. Si estos incrementos o estas operaciones no están recogidas en la planificación vigente tienes que esperar a la siguiente planificación. Y no ha sido suficiente ni con la revisión extraordinaria que se realizó hace unos meses, puesto que ha dejado fuera muchas industrias; 6000 kilovatios de la industria se han dejado fuera, y uno de cada tres proyectos industriales se ven rechazados.

Por si esto fuera poco, nos hemos dado cuenta de que hay otra circunstancia que resulta anómala o quizá incongruente para el acceso y conexión de la demanda industrial y la distribución de consumos a la red de transporte de Red Eléctrica, y es el hecho de que Red Eléctrica no permite que se puedan conectar más de un consumidor a una posición de consumo en transporte, pues tendría, de acuerdo con la Ley del Sector Eléctrico, que ceder dicha posición al distribuidor, y no lo hace con el argumento de que la planificación señala que las posiciones de consumo son de consumo, las de distribución son de distribución y las de generación, de generación, algo que no prevé la ley. Por poner un ejemplo, supongamos que en una subestación de Red Eléctrica existe una posición de consumo con capacidad de 100 megavatios, y un consumidor solicita 20. Entenderíamos que habría capacidad libre de 80. Pero es que no es así. Red Eléctrica cierra la posición y no admite más consumidores; evita ceder esa posición al distribuidor, según marca la Ley del Sector Eléctrico. Y esto es un secuestro de capacidad que impide poner a disposición de la industria la capacidad real que existe en la red de transporte. ¿Para qué sirve una ventaja competitiva como la energía solar, la eólica o la hidráulica a la hora de producir energía barata y limpia si luego no favorecemos con ella la ampliación de las industrias existentes o la implantación de nuevas industrias? ¿De qué sirve atraer inversión extranjera si las redes no están preparadas para que estas nuevas industrias se conecten a la red? ¿De qué sirve contar con los mayores recursos naturales para convertirse en un polo industrial europeo si falta esta infraestructura?

Estamos preocupados, porque hablamos de industrias con nombres y apellidos. En nuestro caso concreto, hablamos de industrias de Guipúzcoa, de Bizkaia y de industrias en Araba, pero también en el Estado. La industria es fuente de empleo de calidad, riqueza y bienestar, algo que ha quedado claro tras los acontecimientos vividos en los últimos tiempos. En Euskadi lo sabemos muy bien y trabajamos para seguir siendo industriales en 2050. Eso sí, en un entorno de neutralidad. Pero para ello resulta imprescindible el refuerzo de las redes eléctricas, en lo que su ministerio tiene mucho que decir y decidir. Por eso, hoy realizamos esta interpelación, porque es necesario dar con posibles soluciones. En este sentido, por ser constructivos, proponemos algo que puede aliviar a la industria, por lo menos en el corto plazo, y que ustedes incorporaron en el Decreto 15/2018, que estuvo vigente hasta 2020, y que no es otra cosa —con alguna mejora, eso sí— que la de considerar determinadas posiciones en las subestaciones, como instalaciones planificadas para que los titulares de transporte y sus gestoras puedan otorgar permisos de acceso y conexión para conectar distribución o consumo, incluyendo la posibilidad de que esos costes de inversión, eso sí, sean sufragados transitoriamente por las empresas o los que quieran conectarse a la red, pero que, a su vez, sean incluidos y reconocidos en la siguiente planificación eléctrica. Y hacerlo, además, para permitir que se puedan conectar más de un consumidor a las posiciones de transporte

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 35

cuando haya capacidad, no como está ocurriendo ahora. Se podrían aflorar unos cuantos miles de megavatios en Euskadi; a lo mejor, hasta unos 4500. Nosotros planteamos esta medida solo para demanda, para consumo, no para generación, una medida que debiera ser la antesala a otra regulación más flexible acerca de la planificación de redes. Es necesaria una planificación en línea con el plan decenal de la red a nivel europeo, que permita adaptaciones; un plan que incluso pueda ser vinculante solamente en los primeros años, en línea con otras planificaciones energéticas, como la de Francia, por ejemplo, o incluso que adicionalmente se plantee una revisión intermedia de la planificación, por ejemplo, no sé, a los dos años de la publicación, lo que generaría esa flexibilidad que no está incluida ahora en la planificación actual. Además, en un contexto para poder hacer frente a las inversiones necesarias para la transición energética.

Creemos que evitar que las redes continúen siendo una barrera para el desarrollo requerirá modernizar muchas facetas, tanto de la operación como de la regulación y la planificación del sistema eléctrico. No hacerlo supone retrasar o incumplir los objetivos ambientales del PNIEC; un riesgo cierto de cierre de empresas y deslocalización, con el consiguiente impacto que eso tiene en el empleo y en el PIB; retrasar los procesos de descarbonización de la industria; limitar la expansión y el crecimiento de la industria, y que nuevas empresas desistan de la intención de instalarse aquí. Y es que está ocurriendo, empezamos a tener casos de industrias que eligen otros países para ampliar sus capacidades de producción por no disponer de estos accesos. Por eso, hoy traemos esta interpelación, que lo único que pretende es abordar el problema, darlo a conocer y enterarnos de los planes que su ministerio tiene para abordarlo, y a su vez, de forma modesta, plantearle, como hemos hecho, alguna alternativa al respecto.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Sagastizabal,

A continuación, tiene la palabra en nombre del Gobierno la señora vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Cuando quiera.

La señora **VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO** (Aagesen Muñoz): Buenos días, presidenta. Buenos días, señorías.

Me gustaría comenzar agradeciendo mucho la interpelación de la señora Sagastizabal. Como vicepresidenta por primera vez puedo contestar cuál es la estrategia del Gobierno en cuanto a la evolución de las redes de transporte y distribución. Efectivamente, comparto que es un eje vertebrador de la transición energética y mucho más que eso. Es un eje vertebrador de la competitividad y del tejido productivo industrial y es un eje vertebrador también de la lucha contra la emergencia climática, del bienestar social y del progreso. Nos lo tomamos muy en serio, hemos emprendido acciones en los últimos años y vamos a seguir en ello.

Respecto a las redes, lo primero que quiero decir es que España tiene unas redes robustas y muy eficientes, y en eso vamos a seguir trabajando. Una red muy mallada, clave para esa seguridad de suministro. Es verdad que los eventos recientes, esa DANA en Valencia, han golpeado también nuestra red de transporte y distribución, pero gracias a ese mallado y a esas redes los operadores pudieron responder con rapidez y restablecer el suministro. Eso es importante. La seguridad de suministro solo empieza a notarse en la sociedad cuando tenemos realmente un problema, cuando falla, y la gran apuesta de este Gobierno siempre es la seguridad de suministro, imprescindible para los hogares, para el tejido productivo y para el servicio público.

Nuestra apuesta es seguir con esa seguridad de suministro e integrar esas renovables en un país de sol y viento como en el que vivimos. Y también conseguir que toda esa demanda de proyectos industriales tenga respuesta gracias a la red de transporte y a la red de distribución. Trabajando en integrar las renovables, trabajando en una red suficientemente mallada y trabajando para apostar por la electrificación y también, señoría, como señalaba, por la descarbonización industrial. Creemos que esta apuesta por la electrificación es una apuesta también por todos los consumidores y por el tejido productivo. ¿Por qué? Porque la transición energética traslada beneficios, beneficios en precios mucho más asequibles y competitivos. Nuestro trabajo no empieza ahora; llevamos años trabajando en el Gobierno para actuar en ejes tan prioritarios que conocen, como es el despliegue de las renovables, al que hacía mención, y también en nuevos vectores, como el hidrógeno, al que asimismo hacía mención, el almacenamiento, la electrificación de la economía, la mejora de la eficiencia energética y, por supuesto, la competitividad del tejido productivo e industrial.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 36

En 2022 aprobamos la nueva Planificación con Horizonte 2026, una nueva planificación que invierte prácticamente 7000 millones de euros para preparar esta red no solo para integrar renovables, sino también para integrar nuevos proyectos, actualizando 8000 kilómetros de redes existentes y desarrollando 2700 kilómetros adicionales. Es cierto que desde entonces han pasado muchas cosas, porque en este país pasan muchas cosas y muy buenas en torno a la transición ecológica, y por eso hemos implementado nuevas políticas y por eso también hemos diseñado un nuevo marco regulatorio más ambicioso. Y por eso también hemos podido elevar la ambición del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima.

Eso ha conseguido transformar nuestro país con un despliegue inesperado de energías renovables más rápido de lo que teníamos incluso planificado y hacer que España esté en el top o en el *ranking* mundial del desarrollo de estas tecnologías. Tecnologías renovables que crecen un 70% desde el año 2018, tecnologías renovables que hacen de nuestro *mix* un *mix* atractivo para que lleguen todos esos proyectos de reindustrialización de nuestro país a los que hacía usted mención, señoría. Políticas tangibles e importantes que nos llevan a ser la mayor economía europea que consigue superar la barrera del 50% de generación renovable en su *mix* energético en el año 2023, y vamos casi a por un 60 en 2024. Nuestros precios son más competitivos que la media europea, un 25% más competitivos este año 2024, y por eso quieren venir los proyectos industriales a nuestro país; por eso, por nuestro talento, por nuestra capacidad y por nuestro territorio. Y también por las medidas que ha puesto este Gobierno encima de la mesa. Marco regulatorio y atractivo inversor. Desde luego, somos ese *hub* de renovables y de reindustrialización en clave verde en el que todo el mundo quiere estar y en el que todo el mundo quiere participar.

De hecho, la planificación aprobada en 2022 supimos que teníamos que actualizarla. Efectivamente, nos dimos cuenta muy rápido. Se aprobó en el 2022 y ya desde ese año empezamos a recibir propuestas de nuevos proyectos que querían llegar a nuestro país o proyectos existentes que también queremos que se queden y que apuesten por la descarbonización. Por eso hicimos una modificación puntual, yo creo que nunca vista en nuestro país, con setenta y tres actuaciones, prácticamente 500 millones adicionales a esos 7000 millones que movilizamos en la planificación para proyectos estratégicos por todo el territorio. Proyectos estratégicos en el País Vasco, en Andalucía y en Castilla y León para la descarbonización industrial, para el vehículo eléctrico, para la cadena de valor, para el hidrógeno renovable y para la integración de nueva capacidad de renovable, proyectos que también se han conseguido acelerar gracias al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

También hago mención, como lo hacía la señora Sagastizabal, a Draghi y a Letta. España es ese país de infinito o gran recurso y ese plan de descarbonización y competitividad es un resultado de éxito. Por eso apostamos por la industria, apostamos por las energías renovables y apostamos por la competitividad. Por eso hemos lanzado esos valles de hidrógeno tan importantes, dotados con 1200 millones de euros, que, efectivamente, van a necesitar de red. Apostamos por tecnologías y equipos en la cadena de valor de las energías renovables con 750 millones de euros y ya hemos concedido ayudas para 7 gigas de almacenamiento del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Éxito también del PERTE de descarbonización industrial de mis compañeros del Ministerio de Industria o esa nueva ley, ese proyecto que viene también a esta Cámara, porque la industria es importante y este Gobierno apuesta por el tejido productivo industrial.

Asimismo, apostamos por la eficiencia, esos certificados de ahorro y eficiencia energética. Queremos poner en valor todas las inversiones y la apuesta por la sostenibilidad y por eso mañana mismo vamos a activar un sistema de multiplicadores de esos certificados de ahorro y eficiencia energética, esos multiplicadores que también nos pedían las grandes inversiones industriales, inversiones industriales que van a conseguir que esa reducción de la huella de CO<sub>2</sub> y esos ahorros tengan un retorno económico que los haga más competitivos.

Como decía, todo este impulso nos ha hecho un plan nacional más ambicioso y es muy oportuna la reflexión que me hace, señora Sagastizabal. Yo diría que la red tiene que facilitar la entrada de proyectos de generación y de demanda, que la red tiene que ser más flexible y que la red tiene que reducir los precios y hacerlos competitivos para todos los consumidores y avanzar en un *mix* energético descarbonizado. Conseguir ese 81% de generación renovable en el año 2030 que nos hemos fijado en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, que sean más inteligentes, esa digitalización tan importante. Para ello, cinco grandes reflexiones de lo que estamos haciendo y vamos a seguir haciendo de forma participada. Tendemos la mano. Es muy bueno escuchar proyectos y propuestas de la mano de su señoría y las vamos a tener muy en cuenta a la hora de seguir actuando.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 37

Cuánto, cómo, cuándo, por qué y para qué. Empezando con el cuánto, ¿qué volumen de inversiones es necesario? Efectivamente, hasta ahora partíamos de la base de que el límite de inversión estaba fijado por el PIB, pero la transición se ha acelerado. Somos plenamente conscientes de que ese límite ya no da respuesta a las necesidades y por eso lanzamos una consulta pública, pero también tenemos que ser conscientes —la sociedad en su conjunto debe serlo— de que tenemos que buscar el equilibrio entre el atractivo en las inversiones y la electrificación de nuestra economía, que todos los consumidores lo perciban como una señal positiva, porque al final esas redes las pagamos todos y cada uno de los consumidores. Busquemos ese equilibrio y en eso estamos.

Estamos buscando también cómo reducir esa factura de los consumidores con 525 millones de euros del plan de recuperación para las redes de distribución. Importantísimo. Hay que ejecutar esos 525 millones y más de 931 millones adicionales del plan de recuperación para las redes de transporte. Hemos trabajado en esa consulta pública y estamos buscando cuál es la mejor propuesta para elevar ese límite de inversión en tres premisas: acelerar la transición energética, proteger a todos los consumidores —los domésticos y los industriales— y optimizar las inversiones. Hay que optimizarlas, tienen que ser eficientes.

Para ello, también es importante el cómo. ¿Cómo lo hacemos? También hacía mención a la importancia del nuevo periodo regulatorio. Por supuesto que es importante. Nosotros hemos emitido nuestras orientaciones de política energética a la CNMC y esperamos que los inversores tengan suficiente interés como para invertir en ese nuevo ciclo, con nuevos criterios de retribución, a las redes del periodo a la vez que, como digo, defendemos a nuestros consumidores.

El cuándo. Se ha acelerado la transición y, por supuesto, van a contar con nosotros para una planificación más flexible y no solo con las modificaciones puntuales, sino también con ese lanzamiento de una nueva Planificación con Horizonte 2023. Una nueva planificación en la que el para qué está muy claro: seguridad de suministro, cumplimiento del PNIEC y penetración renovable. Por darle dos mensajes importantes, por primera vez se ha incluido la descarbonización industrial como un principio rector de esa nueva planificación y, por supuesto, la cadena de valor industrial. Cuenten con nosotros, cuenten con analizar todas esas propuestas que nos han puesto encima de la mesa.

Lo último, el quinto gran principio que me gustaría compartir, es que no basta solo con ampliar la planificación y con construir redes. Esas redes tienen que dar respuesta a proyectos excelentes, proyectos que generen tejido productivo industrial, empleo y mejora social en nuestro país. Ahí nos van a encontrar. Y en las próximas semanas espero que podamos publicar los primeros concursos de acceso a la demanda atendiendo a esos criterios.

Muchas gracias por la interpelación, señoría. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra la señora Sagastizabal Unzetabarrenetxea por un tiempo de cinco minutos.

La señora **SAGASTIZABAL UNZETABARRENETXEA**: Gracias, vicepresidenta.

La verdad es que hay tanto que hablar de este tema... Usted me ha hablado mucho de lo que se ha hecho y a mí me gustaría hacerlo más del futuro. Algo ha dicho, pero nos ha hablado de la planificación y de las inversiones que se van a realizar y no nos ha dicho cómo se va a concretar esa flexibilidad en la planificación. Porque lo cierto es que necesitamos una red activa que permita anticiparse a esas necesidades de quienes cada vez demandan más energía limpia y sostenible y lo que tenemos ahora es una red totalmente reactiva, y no sé si esto va a cambiar. Ha habido una modificación puntual, pero esperemos que esa flexibilidad siga.

Voy a mencionar dos cosas. Yo creo que la electrificación en el sector industrial tiene dos retos, usted lo ha expuesto también: la falta de capacidad de red y el coste. Usted ha hablado del coste, y es verdad que un aumento de la inversión de las redes en energía eléctrica no necesariamente va a traer un incremento de los peajes, porque, si la demanda energética se incrementa, dichas inversiones se van a recuperar de los usuarios por el tema de los peajes eléctricos. Esto puede ser aproximativo, porque va a depender del tipo de consumidor, pero también es cierto que, aunque la retribución del transporte y distribución aumenten, se tendrá que dividir toda esa energía entre más megavatios hora y, por lo tanto, esa factura tenderá a bajar. Además, disponen de un dinero de los fondos Next y también ocurre que la planificación vigente no se ha ejecutado al cien por cien. Si el coste es un problema, a lo mejor deberíamos tener imaginación para buscar nuevas vías de financiación. Tenemos la herramienta de la colaboración público-privada, que a nosotros, desde luego, nos ha dado tan buen resultado. Ahí podríamos hablar de que las empresas consumidoras finales y distribuidoras e incluso las distintas Administraciones, incluida

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 38

la vasca, que estaría dispuesta, podrían entrar a financiar o a asumir parte de esos costes. Porque tanto para el sector privado como para la sociedad el coste de pérdida de oportunidad es mucho mayor de lo que puedan suponer esas inversiones en redes en términos de competitividad. Usted lo ha dicho. No podemos quedarnos en ser menos exportadores de energía barata y limpia, porque al final los precios se equilibran. Lo que tenemos que hacer es aprovechar esa ventaja competitiva que tenemos del sol y del viento para producir esa energía limpia y aprovechar esas tecnologías de las que disponemos, que, además, son más baratas que en el resto de los países europeos, no solo para fomentar su consumo, sino también para favorecer esa implantación de industrias y actividades económicas que traen riqueza, empleo y valor añadido.

Estamos en otro contexto —es verdad, los tiempos han cambiado— y creo que hay que tener más flexibilidad en ese sentido. Somos conscientes de que esto no es fácil, pero en el itinerario de este camino, como le he planteado, hay algunas alternativas a corto plazo para que puedan tener acceso a esas industrias. También podríamos plantear otras, porque usted y yo sabemos que hay trescientas subestaciones reservadas a concurso para generación —son unos cuantos miles de megavatios—, pero parece que difícilmente todos esos concursos se vayan a publicar, puesto que parece que ya hay una demanda suficiente de renovables solicitadas. ¿Por qué a lo mejor no se pueden utilizar esas posiciones para la demanda? ¿O por qué no podríamos pensar, quizá —ahí lo dejo—, en una permuta de nudos para aproximar las generaciones a los nudos, evitando redes paralelas a las reguladas? Es decir, posibilitar la permuta de capacidad concedida en un nudo lejano a la planta de producción por capacidad en un nudo más cercano, que tenga capacidad, pendiente de concurso, y, para no alterar esa potencia disponible en el conjunto del sistema, que la capacidad original en el nudo lejano pasara a ser de concurso. Lo que se dice una permuta.

Podríamos explorar diferentes posibilidades. Yo creo que hay que aprovechar la capacidad industrial que nos está brindando la transición energética, porque es más que una decisión económica. Es una decisión estratégica, diría yo. Si no hay un acceso rápido y flexible a la red, de poco servirá, como he dicho, la ventaja competitiva de tener sol, viento y tecnologías, porque las nuevas inversiones se van a ir a otros países. Apostar por las redes es apostar por la economía y la mejora del bienestar y mientras adoptemos esas decisiones que podemos ir investigando en el camino.

Nada más y muchas gracias.

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

Para concluir el debate, tiene la palabra la vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Cuando quiera.

La señora **VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO** (Aagesen Muñoz): Muchas gracias, presidenta.

Gracias, señorita. Hablaba de flexibilidad. Creo que, por primera vez, se ha encontrado con un Gobierno que sí ha puesto flexibilidad cuando hablamos de las redes de transporte. Para empezar, porque —insisto— la anterior planificación, Horizonte 2026, la aprobamos en el año 2022 y en el año 2023, a finales del año pasado, lanzamos una nueva orden de planificación porque somos plenamente conscientes de que el ecosistema que se ha creado en este país ha generado un alto apetito no solo por descarbonizar, que es algo importantísimo, lo que ya tenemos en nuestro tejido productivo, sino por nuevos proyectos que quieren llegar a todo el territorio español. Yo creo que eso lo hemos conseguido juntos, y lo hemos conseguido gracias a esas renovables que antes tampoco llegaban porque no había inversión en este país en energías renovables. Ahora llegan, y lo que sí les puedo decir es que, en esa planificación, Horizonte 2026, que aprobamos en el año 2022, el crecimiento de la demanda era vegetativo, es decir, no había proyectos industriales que llegaran a nuestro país. En el año 2022, y estamos a finales de 2024. Ahora no es vegetativo, es exponencial.

España es el *hub* de competitividad, el *hub* de tecnología verde y por eso me gustaría empezar haciendo un alegato de que algo hemos hecho bien. Algo hemos hecho bien, porque hemos generado ese ecosistema para que toda la industria quiera venir a España. Ahora tenemos que hacer que se quede y en eso comparto las reflexiones que hace usted, señorita. Por eso hemos flexibilizado lanzar un nuevo proceso de planificación, hemos incluido modificaciones puntuales y creo que estoy completamente de acuerdo en que vamos a actuar ante las necesidades. Y si es necesario ser más flexibles, seremos más flexibles. Pero también quiero compartir, en la experiencia de ver a distintos promotores de proyectos, que es bueno tener un horizonte temporal de seis años, mirar al año 2030, para que vayan viendo de forma

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 39

ordenada cómo van a entrar. Lo uno no está reñido con lo otro. Vamos a ir trabajando en todos los instrumentos, tanto en los temporales de flexibilidad como en una planificación estable, porque emite señales que son estructurales y extraordinariamente importantes.

Quería comentar que hemos recibido la propuesta de planificación de Red Eléctrica y que la estamos analizando para sacarla a audiencia pública. Nuestro objetivo es que sea, igual que en la anterior planificación, por primera vez, una planificación muy participada. Significa que vamos a dar audiencia a todos los agentes, evidentemente a las comunidades autónomas y a todos los desarrolladores de proyectos, para que nos puedan decir si da respuesta o no a sus necesidades y para ser conscientes de que seremos innovadores, si podemos, no solo en elevar el nivel de inversión, sino también en maximizar la eficiencia de las infraestructuras existentes, sin penalizar a los consumidores, que al final somos todos, no solo los hogares, sino también la industria. Ahí —insisto— nos van a encontrar.

También me gustaría destacar que todas estas necesidades de demanda, por primera vez, en una planificación de la red de transporte son una prioridad. Por primera vez. Nunca, nunca la demanda había sido una prioridad en una planificación y esto es muy reseñable. Hasta ahora la prioridad era la integración de renovables, la seguridad energética o conseguir un mallado. No, eso sigue estando ahí y es principio fundamental, pero ahora también lo es la integración de esa demanda. Trabajaremos para hacerlo lo mejor posible. Es verdad que en ese crecimiento exponencial hay que saber qué proyecto es excelente y qué proyecto no lo es. Ya nos ha pasado con el mundo de las energías renovables. Hay que conseguir esos proyectos excelentes y vamos a contar con ustedes, señorías, para conseguir la mejor planificación y la mejor transición energética en este país.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

### — DEL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO, SOBRE LA DEMOCRATIZACIÓN DEL SISTEMA DE REPRESENTATIVIDAD Y LA LUCHA CONTRA LA PRECARIEDAD LABORAL Y ECONÓMICA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. (Número de expediente 172/000084).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos ahora con la interpelación urgente del Grupo Parlamentario Republicano al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, sobre la democratización del sistema de representatividad y la lucha contra la precariedad laboral y económica del sector del transporte de mercancías por carretera.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Granollers Cunillera por un tiempo de doce minutos. Cuando quiera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, presidenta. Bon dia, diputats i diputades. Ministre, creiem que és molt urgent ajudar el sector del transport de mercaderies per carretera. Per fer-ho, hem de començar a legislar de forma valenta i atenent les seves peticions. L'hi diem de forma directa perquè volem que d'una vegada per totes el seu ministeri atengui els transportistes d'aquest Estat, uns treballadors als que vostès han donat l'esquena i que tenen tot el dret a que les administracions els rebin i els escoltin. O és que ja hem oblidat tots els elogis que els dedicàvem durant el covid? No vull pensar pas que eren falsos. Cal posar sobre la taula la situació crítica que pateix el sector del transport terrestre, claríssimament, un sector que és un pilar fonamental de la nostra economia i que vertebrava tot el sistema logístic del país. Ells són la columna vertebral d'una cadena de subministrament que manté activa la nostra societat. Nosaltres ho tenim clar: aquest col·lectiu es troba desbordat per la precarietat laboral, manca de seguretat a les vies, els alts costos operatius, hores de càrrega i descàrrega i la sensació de manca de suport institucional. Per tant, avui, Esquerra Republicana portem al Congrés les seves reivindicacions principals esperant trobar un punt d'entesa i forçant que es pronunciïn davant del sector.

En primer lloc, hem de democratitzar la representativitat del sector. Existeix un greu problema de representativitat que no fa justícia a la realitat del sector i afavoreix només les grans empreses de transport, i l'origen està clar: l'ambigüïtat en els criteris per formar part del Comitè Nacional de Transport de Mercaderies per Carretera. Les normes actuals exclouen la branca obrera del sector perquè, entre d'altres, es té en compte el nombre de camions de cada empresa que les organitzacions presenten com a afiliades o existeix l'exigència a les organitzacions de posseir locals i personal a càrrec. Senyor ministre, amb aquests criteris, les petites empreses i els autònoms, que són el 70% dels transportistes de l'Estat

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 40

espanyol, es queden sense possibilitats de formar part del comitè nacional. Aquest problema va quedar en evidència en moments com la vaga de març del 2022, on més de noranta mil empreses, majoritàriament autònoms i microempreses, van reclamar una interlocució efectiva davant del ministeri. Diverses plataformes i entitats han denunciat reiteradament que el Comitè Nacional de Transport no representa de manera justa la diversitat del sector. Doncs, crec que ja tenim el primer punt: el sector necessita una solució neta i democràtica a l'hora de triar els seus interlocutors i representants.

En segon lloc, hem d'abordar la viabilitat econòmica del sector. L'agost del 2022, el Govern va aprovar el Reial Decret Llei 14/2022, de mesures de sostenibilitat econòmica per al sector del transport. Aquest decret incloïa, entre altres, la denominada llei de la cadena del transport, que va establir mesures estructurals per equilibrar les relacions comercials entre transportistes i clients. Entre aquestes mesures, hi havia la generalització de la contractació per escrit i la prohibició de contractar a pèrdues en el transport de mercaderies per carreteres amb l'objectiu de protegir el transportista efectiu. Esquerra Republicana va condicionar el vot favorable a aquest reial decret llei a que es poguessin fer modificacions, perquè, tot i que entenem que era un avanç, era incomplet. És necessari incloure que la prohibició de contractar per sota costos s'apliqui a tots els serveis de transport, incloent-hi aquells que tenen contractes continuats. Malauradament, tot va decaure amb l'avançament electoral del 2023, i fins avui aquesta qüestió no ha estat abordada en l'actual legislatura. Per tant, és imprescindible reprendre les tasques legislatives per, a més a més, incloure la regularització també de les hores de paralització causades per les esperes en fer les càrregues i descàrregues i regular les tasques de manipulació de mercaderies. I, com no pot ser d'altra manera, regular la morositat també en el transport. S'ha de fixar el termini màxim de pagament de trenta dies des de la factura sense possibilitat de fer pactes en contra.

Un altre punt que per nosaltres també és molt important és la seguretat viària, i aquesta seguretat passa per diversos punts. U, per a la renovació de flotes. La flota actual de transport per carretera a l'Estat pateix un envelliment preocupant, amb una edat mitjana de 8,1 anys per a les tractores i 14,8 anys per als camions rígids, molt superior als estàndards europeus. Sí, és cert que el Govern va implementar un pla d'ajudes el 2023-2024 amb un pressupost de 400 milions d'euros, però també és cert que la majoria de les sol·licituds han estat per convertir en ferralla els vehicles més vells. I també és cert que la línia de compra de camions elèctrics o d'hidrogen ha tingut escassa acollida a causa de la limitada oferta tecnològica i operativa d'aquests camions.

Un altre punt —el segon punt— que també ens preocupa és la jubilació anticipada dels conductors professionals. Una setmana abans que el president Zapatero convoqués eleccions anticipades el 2011, un acord entre PSOE i Junts —abans Convergència— va fer que s'aprovés una llei que retarda l'edat de jubilació dels 65 als 67 anys. Aquesta llei va suposar una terrible notícia per al conjunt de les persones treballadores, però especialment per a aquelles que, per la naturalesa de la seva feina, resulta especialment perillós estar prestant servei fins als 67 anys. Ara mateix, la mitjana d'edat dels professionals del transport a l'Estat és de 50 anys, tres més que la mitjana europea, que està als 47, i la taxa d'incidència d'accidents de treball en els majors de 55 anys és tres vegades superior a la resta del sector respecte al mateix rang d'edat. Per tant, crec que és evident que no és segur ni per a les persones conductores ni per al passatge ni per les mercaderies ni per a la resta de persones usuàries de les vies públiques que algú amb una edat superior als 60 anys estigui al volant d'un vehicle més de vuit hores al dia. El passat 9 d'abril, Esquerra Republicana va guanyar una proposició no de llei per establir coeficients reductors i poder anticipar l'edat de jubilació dels conductors professionals. Aquesta iniciativa també va ser aprovada pel seu grup parlamentari, el Grup Parlamentari Socialista. Ens agradaria saber, però sobretot els agradaria saber-ho als transportistes, si pensen fer cas al que ha votat la majoria de partits polítics i anticipar la jubilació dels conductors professionals o si, al contrari, només van votar de manera esporàdica per no quedar malament. No demanem res impossible, senyor ministre. Aquest règim de reducció de l'edat de jubilació va regulat pel Reial Decret 1698/2011, que preveu la possibilitat d'establir coeficients reductors i anticipar l'edat de jubilació per a aquelles professions els treballs de les quals siguin de naturalesa excepcionalment penosa, tòxica, perillosa, insalubre o a causa d'elevats índexs de mortalitat. Creiem que defineix clarament el sector de transport.

I tercer punt. Per la mateixa raó de seguretat viària, rebutgem totalment que els vehicles puguin transportar 44 tones i fer 4,5 metres d'alçada en els actuals vehicles articulats. I és que el 2012 es va realitzar una prova pilot a Catalunya de deu mesos de durada, conclouent que aquesta normativa no és satisfactòria ni econòmicament ni per a la seguretat viària. Per tant, no posin l'economia per sobre de la vida, perquè té greus conseqüències.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 41

I, per descomptat, també volem parlar de més condicions laborals dignes: vigilància per part de l'Estat en els polígons i àrees de serveis principals per a la seguretat i correcte descans dels conductors davant dels robatoris dels seus camions i de les seves mercaderies; controls i sancions adequades per a les grans logístiques que tributen fora de l'Estat espanyol, perquè és cert que han de tenir els mateixos drets, però també les mateixes obligacions, i actualment hi ha més de cinquanta convenis col·lectius diferents per als conductors professionals, fet que genera discriminació laboral i competència deslleial entre empreses. Massa sovint, veiem que no es compleixen els convenis, especialment en matèria de salaris i condicions laborals.

I, per acabar, i no menys important, senyor Puente, és el relleu generacional. El sector del transport per carretera afronta una creixent escassetat de conductors professionals, amb més del 20% de les empreses amb dificultats per cobrir vacants i entre 15000 i 20000 llocs de treball sense candidats disponibles. Una causa directa són les condicions laborals, que són poc atractives, manca de plans de formació assequibles i un excés de burocràcia. Per tant, proposem plans de formació professional subvencionats per facilitar l'obtenció de les titulacions necessàries, especialment per a persones joves i persones aturades. Recordem també que hi ha més de 15000 persones esperant per fer l'examen del carnet de conduir, que, en definitiva, és el carnet de camió. No podem tindre 15000 persones esperant amb la manca de transportistes.

I acabo, senyor Puente. El sector del transport no pot seguir operant amb un sistema de representació desconectat de la realitat. És imprescindible escoltar les demandes dels treballadors i empreses que sostenen diàriament aquest servei essencial. Demanem compromís per democratitzar la representació del sector i garantir la justícia i la igualtat d'oportunitats. És important i imprescindible establir mesures que assegurin la viabilitat econòmica i laboral dels transportistes autònoms i de les pimes, alhora que es combat aquesta competència deslleial. Aquestes propostes aposten per un sector més just, eficient i competitiu. Aquestes mesures són imprescindibles per garantir la sostenibilitat del sector i el correcte funcionament de les cadenes de subministrament a llarg termini.

Ministre, el sector del transport de mercaderies per carretera ens ha demostrat el seu valor, especialment en moments crítics, com va ser la pandèmia. És el moment de demostrar que l'Estat està a l'alçada de les seves necessitats. No podem oblidar que darrere de cada camió hi ha treballadors i famílies que depenen d'un sector més fort i més digne. No ens pot passar més que el sector del transport té problemes per cobrir unes demandes laborals.

Moltes gràcies.

*Gracias presidenta.*

*Buenos días, diputados y diputadas.*

*Ministro, creemos que es de gran urgencia ayudar al sector del transporte de mercancías por carretera. Para hacerlo, tenemos que empezar a legislar de manera valiente y haciendo caso a sus peticiones. Decimos de manera directa porque queremos que de una vez por todas su ministerio atienda a los transportistas de este Estado, unos trabajadores a los que ustedes han dado la espalda y que tienen todo el derecho a que las Administraciones les reciban y les escuchen. ¿O es que ya hemos olvidado todos los elogios que les dedicaban durante el COVID? No quiero pensar que eran elogios falsos. Hay que poner sobre la mesa la situación crítica que sufre el sector del transporte terrestre; clarísimamente, un sector que es un pilar fundamental de nuestra economía y que vertebrado todo el sistema logístico del país. Es la columna vertebral de una cadena de suministro que mantiene activa nuestra sociedad. Nosotros lo tenemos claro. Este colectivo está desbordado por la precariedad laboral, por la falta de seguridad en las vías, por los elevados costes operativos, por las horas de carga y descarga y por la sensación de falta de apoyo institucional. Por lo tanto, hoy Esquerra Republicana lleva al Congreso sus reivindicaciones principales, esperando encontrar un punto de entendimiento forzando a que se pronuncien ante el sector.*

*En primer lugar, hay que democratizar la representatividad del sector. Existe un grave problema de representatividad que no hace justicia a la realidad del sector y favorece únicamente a las grandes empresas del transporte. El origen es claro: la ambigüedad en los criterios para formar parte del Comité Nacional del Transporte por Carretera. Las normas actuales excluyen a la rama obrera del sector porque, entre otras cosas, se tiene en cuenta el número de camiones de cada empresa que las organizaciones presentan como afiliadas o existe la exigencia a las organizaciones de poseer locales y personal a su cargo. Señor ministro, con estos criterios las pequeñas empresas y los autónomos, que representan el 70% de los transportistas del Estado español, se quedan sin posibilidad de formar parte*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 42

del comité nacional. Este problema quedó en evidencia en momentos como la huelga de marzo de 2022, donde más de noventa mil empresas, mayoritariamente autónomos y microempresas, reclamaron una interlocución efectiva ante el ministerio. Varias plataformas y entidades han denunciado reiteradamente que el Comité Nacional del Transporte no representa de manera justa la diversidad del sector. Tenemos, pues, el primer punto. El sector necesita una solución limpia y democrática al escoger a sus interlocutores y representantes.

En segundo lugar, hay que abordar la viabilidad económica del sector. Agosto de 2022: el Gobierno aprobó el Real Decreto Ley 14/2022, de medidas de sostenibilidad económica para el sector del transporte. Incluía la denominada Ley de la Cadena de Transporte, que establecía medidas estructurales para equilibrar las relaciones comerciales entre transportistas y clientes. Entre estas medidas, estaba la generalización de la contratación por escrito y la prohibición de contratar pérdidas en el transporte de mercancías por carretera para proteger al transportista efectivo. Esquerra Republicana condicionó el voto favorable a este real decreto ley a que se pudieran hacer modificaciones, porque, aunque entendemos que era un avance, era incompleto. Es necesario incluir que la prohibición de contratar bajo costes obligue a todos los servicios de transporte, incluyendo aquellos que tienen contratos continuos. Desgraciadamente, todo cayó con el avance electoral de 2023 y hasta hoy esta cuestión no ha sido abordada en la actual legislatura. Por lo tanto, es imprescindible recuperar las tareas legislativas para, además, incluir la regularización de las horas de paralización causadas por las esperas en las cargas y descargas, regular las tareas de manipulación de mercancías y, como no puede ser de otro modo, regular también la morosidad en el transporte. Hay que fijar el plazo máximo de pago de treinta días desde la factura, sin posibilidad de establecer pactos en contra.

Otro punto que para nosotros es también muy importantes es la seguridad vial. Esta seguridad pasa por distintos puntos. Uno, la renovación de flotas. La flota actual de transporte por carretera en el Estado sufre un envejecimiento preocupante: edad media de 8,1 años para los tractores y de 14,8 para los camiones rígidos, muy superior a los estándares europeos. Es cierto que el Gobierno implementó un plan de ayudas en 2023/2024, con un presupuesto de 400 millones de euros, pero también es cierto que la mayoría de las solicitudes han sido para convertir en hierro los vehículos más viejos. Y también es cierto que la compra de vehículos eléctricos ha tenido baja acogida debido a la limitada oferta tecnológica y operativa de estos camiones.

Otro punto que también nos preocupa es la jubilación anticipada de los conductores profesionales. Una semana antes de que el presidente Zapatero convocara elecciones anticipadas en 2011, un acuerdo entre PSOE y Junts —antes Convergència— hizo que se aprobara una ley que retrasa la edad de jubilación de los 65 a los 67 años. Esta ley fue una terrible noticia para los trabajadores, pero especialmente para aquellos que tienen un trabajo de naturaleza especialmente peligrosa: prestar servicios hasta los 67 años. Ahora mismo la media de edad de los profesionales del transporte del Estado es de 50 años, tres más que la media europea, que está en 47. Y la tasa de incidencia de accidentes de trabajo en mayores de 55 es tres veces superior al resto del sector respecto al mismo rango de edad. Por lo tanto, creo que es evidente que no es seguro ni para los conductores ni para los pasajeros ni para las mercancías ni para el resto de las personas usuarias de las vías públicas que alguien de más de 60 años esté al volante de un vehículo más de ocho horas al día. El 9 de abril Esquerra Republicana ganó una proposición no de ley para establecer coeficientes reductores y poder anticipar la edad de jubilación de los conductores profesionales. Esta iniciativa también fue aprobada por su grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Socialista, y nos gustaría saber —sobre todo, le gustaría saberlo a los transportistas— si piensan hacer caso de lo que han votado la mayoría de los partidos políticos y anticipar la jubilación de los conductores profesionales o si, por el contrario, tan solo votaron de manera esporádica para no quedar mal. No pedimos nada imposible, señor ministro. Este régimen de reducción de la edad de jubilación está regulado por el Real Decreto 1698/2011, que prevé la posibilidad de establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación para aquellas profesiones cuyos trabajos sean de naturaleza especialmente penosa, tóxica, peligrosa, insalubre o debido a los elevados índices de mortalidad. Creemos que define claramente el sector del transporte.

Tercer punto. Por la misma razón de seguridad viaria, rechazamos totalmente que los vehículos puedan transportar 44 toneladas y medir 4,5 metros de altura los vehículos articulados. En 2012 se hizo una prueba piloto en Cataluña y se llegó a la conclusión de que esta normativa no es satisfactoria ni económicamente ni en cuanto a la seguridad vial. Por lo tanto, no pongan a la economía por encima de la vida, porque eso tiene graves consecuencias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 43

*Y, por descontado, queremos hablar de las condiciones laborales, de la vigilancia por parte del Estado en los polígonos y áreas de servicios principales para la seguridad, del descanso de los conductores y de los robos a sus camiones y mercancías. Controles y sanciones adecuadas para las grandes logísticas que tributan fuera del Estado español, porque es cierto que tienen que tener los mismos derechos, pero también las mismas obligaciones. Y actualmente hay más de cincuenta convenios colectivos distintos para los conductores profesionales, hecho que genera discriminación laboral y competencia desleal entre empresas. Demasiado a menudo vemos que no se cumplen los convenios, sobre todo en materia de salarios y condiciones laborales.*

*Para acabar —y no por ello menos importante, señor Puente—, el relevo generacional. El sector del transporte por carretera afronta una creciente escasez de conductores profesionales, más del 20% de las empresas tienen dificultades para cubrir vacantes y entre 15 000 y 20 000 puestos de trabajo sin candidatos disponibles. ¿Causa directa? Las condiciones laborales poco atractivas, falta de planes de formación asequibles y exceso de burocracia. Por lo tanto, proponemos planes de formación profesional subvencionados para facilitar la obtención de las titulaciones necesarias, sobre todo para personas jóvenes y en paro. Recordamos también que hay más de 15 000 personas esperando para realizar el examen del carné de conducir, que, en definitiva, es el carné de camión. No podemos tener a 15 000 personas esperando con la falta de transportistas que hay.*

*Y acabo, señor Puente. El sector del transporte no puede seguir funcionando como un sistema de representación desconectado de la realidad. Es imprescindible escuchar las demandas y exigencias de trabajadores y empresas que diariamente sostienen este servicio esencial. Pedimos un compromiso para democratizar la representación del sector y garantizar la justicia e igualdad de oportunidades. Es importante e imprescindible establecer medidas que garanticen la seguridad vial de los transportistas autónomos y las pymes luchando a la vez contra esta competencia desleal. Estas propuestas apuestan por un sector más justo, eficiente y competitivo. Estas medidas son imprescindibles para garantizar la sostenibilidad del sector y el correcto funcionamiento de las cadenas de suministro a largo plazo.*

*Señor ministro, el sector del transporte de mercancías por carretera nos ha demostrado su valor, especialmente en momentos críticos como fue la pandemia. Ha llegado la hora de demostrar que el Estado está a la altura de sus necesidades, no podemos olvidar que tras cada camión hay trabajadores y familias que dependen de un sector más sólido y más digno. No puede seguir sucediendo que el sector del transporte tenga problemas para cubrir unas exigencias laborales.*

*Muchas gracias. (Aplausos).*

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora Granollers.

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

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

Señoría, ha iniciado usted su intervención diciendo que no sabe si se han apagado ya los ecos de los elogios a la tarea que ha realizado el Ministerio de Transportes por la DANA. La verdad es que no lo sé, tampoco me preocupa. Yo no he hecho nunca política en mi vida buscando el aplauso y créame que en este punto de mi carrera profesional casi me conformo con que no me insulten. **(Aplausos)**. Así que, si vienen elogios, fenomenal, pero el listón lo he puesto hace tiempo bastante más bajo.

Quiero decirle una cosa en relación con el tema de la DANA y el transporte por carretera. Créame que la obligación que tenía el Ministerio de Transportes en relación con el transporte por carretera era devolver a esos profesionales la posibilidad de circular lo antes posible por nuestras carreteras y créame que eso lo hemos cumplido con creces. Solo le voy a poner un ejemplo: el baipás de la A-7 tardó doce días exactos en construirse. Para aquellos que dicen que España es un Estado fallido, solamente les digo que busquen algún país en el mundo, en el planeta, que sea capaz de hacer eso en ese tiempo. Supongo que China es capaz de hacerlo, pero desde luego un Estado fallido ya les digo que no. Y eso no es mérito mío, es mérito de los trabajadores de este país, de las empresas que están a un nivel enorme y de la coordinación que se ha llevado a cabo para devolver a los profesionales del transporte la posibilidad de seguir trabajando y, por tanto, de poder comer. Esa era nuestra misión y creo que la hemos cumplido con creces.

Voy a intentar dar respuesta a las cuestiones que ha planteado porque venía aquí con una intervención inicial que lo único que hacía era enredar un poco la cuestión y usted ha ido a temas muy concretos. Voy a intentar ser muy concreto con la respuesta. En primer lugar, quiero decirle que hay cuestiones como el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 44

tema de la jubilación anticipada en la que yo le daré mi opinión, pero entenderá que no es una competencia del Ministerio de Transportes. Es una cuestión que forma parte de la regulación de las condiciones laborales que no son competencia de mi ministerio.

Entremos en materia. Representatividad del sector. Usted habla de la representatividad del Comité Nacional del Transporte por Carretera y yo quiero recordarle que este es un órgano reglado por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y el Reglamento que desarrolla la citada ley, aprobado por Real Decreto 1211/1990, que ha permitido una interlocución fluida con la Administración durante décadas. Y esto es lo primero que yo quiero reivindicar, ese ha sido el órgano de representatividad que ha permitido un diálogo fluido durante décadas, no lo olvidemos. Es un sector muy complejo y que haya tenido esa capacidad de interlocución no es despreciable. Todo es mejorable, evidentemente, pero creo que no se puede despreciar su representatividad y su utilidad.

Durante el año 2025, como se ha mencionado, se va a renovar la composición de este comité y cualquier asociación que acredite una representatividad mínima —porque sería imposible negociar con una multitud de asociaciones siendo algunas muy pequeñas— podrá incluirse en él. Actualmente, en el departamento de mercancías tienen representatividad doce asociaciones de transporte y logística de mercancías, incluyendo grandes, pequeñas, medianas empresas, transporte internacional, transporte frío y sector logístico. Por tanto, lo segundo que quiero destacar es la pluralidad de ese Comité Nacional del Transporte por Carretera. Es un órgano tremendamente plural en el que hay una representatividad muy variada de todos los sectores que integran el transporte por carretera.

Respecto de la precariedad económica del sector, las medidas normativas de los acuerdos con el sector se han materializado en dos reales decretos leyes: Real Decreto Ley 3/2022, de 1 de marzo, y Real Decreto Ley 14/2022, de 1 de agosto. Son dos decretos históricos para el sector en los que se adoptaron una serie de medidas que formaron parte del acuerdo previo que se alcanzó, precisamente, en ese Comité Nacional del Transporte por Carretera, que tenían un objetivo muy claro: reequilibrar las asimetrías existentes actualmente entre los actores del sector, mejorar también la posición y la competitividad del transporte de mercancías por carretera y garantizar condiciones laborales adecuadas y protección social para los conductores. Y con ellos se dio respuesta a las reivindicaciones históricas del sector y es algo que el propio sector no deja de reconocer.

Se abordó la directiva de trabajadores desplazados; carga y descarga, prohibiendo la participación de los conductores en la carga y descarga de los vehículos; la cláusula de revisión automática de precios del combustible; los tiempos de espera en zonas de carga y descarga; otras indemnizaciones, como la aplicación a terceros del criterio de la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías para el cálculo de las indemnizaciones al transportista por daños ocasionados que impliquen la paralización del vehículo por cualquier causa no imputable al porteador; la lucha contra la competencia desleal; el código de buenas prácticas mercantiles y registro; estándar de zonas de carga y descarga; fiscalidad del gasóleo; aparcamientos seguros; tiempos de espera en zonas de carga y descarga; refuerzo de los medios de inspección; tratamiento de la escasez de conductores, ayudas para la digitalización del sector... En fin, un montón de cuestiones que formaban parte de reivindicaciones históricas del sector se abordaron en esos dos reales decretos históricos y, por tanto, la situación que tiene hoy el transporte por carretera no tiene absolutamente nada que ver con la que tenía antes de la aprobación de esos reales decretos.

En cuanto a la elección del nuevo Comité Nacional del Transporte por Carretera —cuestión en la que quiero profundizar porque creo que forma parte de uno de los ejes centrales de su planteamiento—, la regulación de la representatividad de las asociaciones en ese Comité Nacional del Transporte por Carretera es una cuestión —no tenga ninguna duda— muy relevante para el ministerio. Nosotros queremos una interlocución útil, no sirve de nada sentarse en una mesa con un comité en el que haya una parte importante del sector que se quede fuera. Conocemos que existen voces para flexibilizar ciertos criterios para la elección del nuevo comité, y lo que le puedo decir es que vamos a estudiar todas las propuestas que nos lleguen, porque consideramos al comité la voz del sector, como ya he indicado.

Ahora, y enlazo con su afirmación de que hay que ser valientes a la hora de legislar, les recuerdo que legislar es tarea de este Parlamento, no del Gobierno de España, y la valentía a veces desde el Gobierno se tiene, pero luego hay que sacar adelante la votación en el Congreso de los Diputados. ¿Realmente están ustedes seguros de que podemos cambiar en esa dirección la legislación sobre la materia y obtener el refrendo de la mayoría parlamentaria de esta Cámara? Yo creo que esa es la primera pregunta a la que debemos responder.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 45

En todo caso, quiero remarcar que precisamente la importancia de ese comité nos obliga a que cualquier cambio sea sólido, jurídicamente hablando, y con consenso del propio sector. Es decir, es esencial actuar con prudencia y con solidez jurídica. Y en este sentido, quiero decirle que somos conscientes de las reivindicaciones de representatividad que ha mencionado y de las peticiones de modificación de la orden ministerial que regula el Comité Nacional del Transporte por Carretera. Pero lo que también le puedo indicar es que esas peticiones requerirían una modificación legal más compleja que el propio decreto ministerial. Afectarían al propio Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, por lo que supondrían un cambio de mucho más calado del que pudiera parecer y que va mucho más allá de la orden ministerial que usted me mencionaba. Por tanto, le insisto, estamos abiertos a estudiar todas las propuestas, pero siempre con la máxima solidez y solvencia jurídica y consenso del sector.

En cuanto a la petición de jubilación anticipada, y aunque, como no puede ser de otra manera, ya le indiqué que no es una competencia del Ministerio de Transportes, conocemos las reivindicaciones de los sindicatos para exigir la jubilación anticipada de conductores del sector del transporte por carretera mediante la fórmula de la aplicación de coeficientes reductores por la penosidad y peligrosidad de la profesión y los diversos acuerdos a los que se ha venido llegando. Pero, insisto, esta es una competencia del Ministerio de Trabajo. Deberá ser en la mesa del diálogo social donde tendrá que resolverse.

Desde el ministerio, en cuanto a la falta de conductores que usted mencionaba también, estamos impulsando acciones para facilitar la entrada de conductores en el sector. Nuestro programa Reconduce —que estamos seguros de que será un elemento facilitador para llegar a un acuerdo, ya que la falta de conductores es un problema que debemos afrontar como una prioridad y somos plenamente conscientes de ello— se centra en captar a colectivos prioritarios que se consideren idóneos para incorporar nuevos conductores profesionales o de recuperar a aquellos que ya sean titulares de permisos de conducción profesionales aunque no ejerzan esta actividad profesional, y siempre siendo conscientes de que se trata de una cuestión compleja que va a requerir sumar distintas soluciones en colaboración con otros ministerios. Esto no se puede resolver solo desde el Ministerio de Transportes, necesitamos el concurso del Ministerio del Interior, necesitamos el concurso del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y también el concurso del Ministerio de Trabajo y Economía Social, y en ello estamos trabajando. En todo caso, su interpelación es oportuna, abre un debate necesario en relación con el transporte por carretera, y yo, desde luego, le invito a mantener una interlocución directa con el Gobierno para juntos llegar a acuerdos y a soluciones que puedan ser positivas y, sobre todo, en diálogo con el sector para que las soluciones que adoptamos sean vistas con el consenso que ha presidido, sin duda, el trabajo en el Comité Nacional del Transporte por Carretera de los últimos años.

Yo sé que ha habido un momento en la historia reciente en la que esa representatividad se ha visto cuestionada. Hubo una huelga que todos recordamos en la que, aparentemente, la representatividad del Comité Nacional del Transporte por Carretera aparecía cuestionada, pero también quiero recordarle que ha habido acontecimientos posteriores en los que la posición del Comité Nacional del Transporte por Carretera ha sido la respaldada mayoritariamente por los trabajadores del sector. Por tanto, a veces la coyuntura nos hace perder la perspectiva y nos hace cuestionar organismos como este, que han funcionado magníficamente bien durante más de cuatro décadas.

Si hay que cambiar cosas, nosotros no nos cerramos a ello. Estamos abiertos y estamos dispuestos, pero hagamos los cambios que sean oportunos, que sean legalmente posibles y que no vengán a estropear o a perjudicar una interlocución que yo creo que durante cuatro décadas ha sido más que válida.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Tiene ahora la palabra la señora Granollers Cunillera, por un tiempo de cinco minutos. Cuando quiera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, presidenta. Senyor ministre, no li he parlat de la gestió de la DANA. Precisament m'ho havia deixat per a la compareixença que hi ha després. Però, bé, ja que n'ha parlat, doncs li parlaré de DANA i transport, i li faré una altra petició sobre transport professional.

Les ajudes a la DANA no han tingut en compte adequadament el sector del transport. Tot i que la ciutat és un dels punts de trànsit més importants de l'Estat, les mesures econòmiques s'han dirigit pràcticament només als afectats residents dels municipis danyats, deixant de banda els transportistes que, tot i no residir-hi, van patir danys importants als seus vehicles. Les ajudes ofertes fins ara, com l'increment del 20% en la taxació dels danys, són insuficients.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 46

L'últim decret llei d'ajudes aprovat no ha tingut en compte la realitat del sector, ja que les quantitats per a la renovació de vehicles són molt baixes en comparació amb el valor dels camions, i les condicions no són apropiades per al sector. I si és cert que les infraestructures es van intentar solucionar el més ràpid possible, també és cert —i també hi deu estar d'acord— que hi ha hagut professionals que ho han perdut tot sense ser el seu domicili social al País Valencià. I els transportistes tampoc han pogut beneficiar-se de les ajudes laborals i econòmiques destinades als autònoms afectats pel que li he dit, perquè, tot i que la seva activitat també va quedar greument afectada pel desastre, no estan vivint allà. Per tant, li desgranaré una mica el que m'ha anat contestant, eh?

Sobre la jubilació, estem d'acord que no és solament un tema del seu ministeri, però és que vostè ho ha dit: cal treballar amb coordinació amb els altres ministeris. I estic completament segura que si el Ministeri de Transport està d'acord amb la jubilació anticipada, al Ministeri de Seguretat Social tot li serà més fàcil. I així es va demostrar amb aquella proposició no de llei que vam presentar nosaltres el 9 d'abril a la Comissió de Transports, amb la seva aprovació, també per part del seu grup, perquè l'aprovació de coeficients reductors depèn de forma molt discrecional del Govern espanyol de torn. De fet, és tan discrecional que gairebé és arbitrària. Així, avui tenim que els pilots d'avió, com els conductors de ferrocarril, poden avançar la seva jubilació a través d'aquest mecanisme, però els conductors de taxi i els conductors de camió no? Sembla una mica arbitrari, no li sembla? I igualment amb els conductors d'autobús, eh?, perquè després veiem i hem de lamentar víctimes, com ens ha passat ara aquests últims dies.

I també hem observat que des del 2021 s'ha augmentat la migració dels treballadors del règim general a treballadors autònoms, deixant entreveure la possibilitat que actualment estan a la carretera molts falsos autònoms, i aquí també tenim un greu problema.

Sobre la democratització. Vostè ho ha dit: aquí, l'activitat legislativa es fa des del Parlament, i per això no li hem adreçat una carta al ministeri. Per aquest mateix motiu, estem presentant una interpel·lació per poder presentar la setmana vinent una moció i que s'aprovi i que puguem començar a treballar. Perquè sap perfectament, ministre, que per millorar les condicions laborals de la classe treballadora ens trobaran sempre al seu costat.

Per tant, no he menyspreat ningú —tots els meus respectes pel Comitè Nacional del Transport—, però sí que és cert que aquest comitè nacional, que ara —vostè també ho ha dit—, durant el 2025, s'ha de renovar, ha de tenir uns criteris que incloquin tothom, ha de tenir uns criteris de democratització. I li faig uns números: el 70% de les empreses actuals són autònoms amb camions propis i empreses de petita dimensió, i aquest 70% són els que realment estan cada dia a la carretera treballant; el 20% són mitjanes empreses de transport que, encara que tenen negociació directa amb els fabricants, és insuficient per poder competir amb la gran empresa, i, finalment, només el 10% són grans empreses de transports que, evidentment, tenen més de cinquanta camions i són els que tenen més representativitat. Però és que aquí també hi ha operadors i agències de transports —i crec que és molt important remarcar-ho— que no tenen camions, només estan subcontractant aquells autònoms del 70%. Per tant, no estan vigilant perquè tinguin unes condicions laborals dignes. Ministre, no podem donar l'esquena a aquesta realitat, s'ha de canviar. Aquest 10% no pot estar en nom de tots els treballadors del sector, com està passant ara. Si no hi posem remei, perpetuem la invisibilització de la branca obrera del sector i legitimem l'actual situació d'imposició i desconexió entre el comitè i la realitat dels transportistes del país.

I estem d'acord que es van fer bons decrets per tal d'arreglar la competència deslleial, però també és cert que ens falta regular bé la càrrega i descàrrega, ens falta que hi hagi sales adequades perquè els transportistes puguin estar en condicions dignes. I em quedarien moltíssimes coses que ens falten. Però, bé, la setmana vinent podrem continuar amb aquest debat a través de la nostra moció.

Moltes gràcies.

*Muchísimas gracias, presidenta.*

*Señor ministro, no he hablado de la gestión de la DANA. Precisamente lo había dejado para la comparecencia que hay después, pero ya que ha hablado de ello, le hablaré de DANA y transporte y le haré otra petición sobre transporte profesional.*

*Las ayudas a la DANA no han tenido en cuenta adecuadamente al sector del transporte, aunque la ciudad es uno de los puntos de tráfico más importantes del Estado, pero las medidas económicas se han dirigido prácticamente solamente a los afectados residentes en los municipios dañados y ha dejado de lado a los transportistas que, aunque no residen allí, han padecido daños importantes en sus vehículos. En las ayudas hemos visto un incremento del 20% en la tarificación de algunos elementos, y son insuficientes.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 47

*El último decreto de ayudas aprobado no ha tenido en cuenta la realidad del sector, ya que las cantidades para la renovación de los vehículos son muy bajas en comparación con el valor de los camiones y las condiciones no son apropiadas para el sector. Y sí, es cierto que las infraestructuras se han intentado solucionar lo más rápido posible y también es cierto, y también estará de acuerdo, en que ha habido profesionales que lo han perdido todo sin que tuvieran su domicilio social en el país valenciano. En el caso de los transportistas tampoco han podido beneficiarse de las ayudas laborales y económicas destinadas a los autónomos afectados por lo que le he dicho, porque, aunque su actividad también ha quedado gravemente afectada por el desastre, no están viviendo allí. Por tanto, le voy a desgranar un poquito lo que me ha ido contestando.*

*Sobre la jubilación, estamos de acuerdo en que no es solamente un tema de su ministerio, pero es que usted lo ha dicho, hay que trabajar en coordinación con los demás ministerios, y estoy totalmente segura de que, si el Ministerio de Transporte está de acuerdo con la jubilación anticipada, al Ministerio de Seguridad Social le será más fácil y así se demostró con aquella proposición no de ley que presentamos nosotros el 9 de abril en la Comisión de Transportes con su aprobación, también por parte de su grupo, porque la aprobación de coeficientes reductores depende de forma muy discrecional del Gobierno español de turno. De hecho, es tan discrecional que casi es arbitraria. Así hoy tenemos, por ejemplo, estos pilares en el sentido de que los conductores de ferrocarril pueden adelantar su jubilación a través de este mecanismo, pero los conductores de taxi y los conductores de camiones no pueden hacerlo. Esto parece un poco arbitrario, ¿no le parece?*

*Y, de la misma forma, los conductores de autobús, porque después vemos y tenemos que lamentar víctimas como nos ha pasado en estos últimos días. Y también hemos observado que desde el año 2021 ha aumentado la migración de los trabajadores del régimen general a trabajadores autónomos, dejando entrever la posibilidad de que actualmente estén en la carretera muchos falsos autónomos y, en este caso, también tenemos un grave problema.*

*Y sobre la democratización, usted lo ha dicho, aquí la actividad legislativa se hace desde el Parlamento, y por esto no le hemos dirigido una carta al ministerio, por ese mismo motivo estamos presentando una interpelación para poder presentar la semana que viene una moción, que se apruebe, y que podamos empezar a trabajar, porque sabe perfectamente, señor ministro, que para mejorar las condiciones laborales de la clase trabajadora nos encontrarán siempre a su lado.*

*Por tanto, no he despreciado nada ni a nadie, por supuesto, todos los respetos para el Comité Nacional del Transporte, pero sí es cierto que este comité nacional, que ahora —usted también lo ha dicho—, durante 2025, se tiene que renovar, tiene que tener criterios que incluyan a todo el mundo, tiene que tener unos criterios de democratización. Le doy unos números: el 70 % de las empresas actuales son autónomos con camiones propios y empresas de pequeña dimensión, y este 70 % son los que realmente están cada día en la carretera trabajando; el 20 % son pequeñas empresas y medianas empresas de transporte que, aunque tienen negociación directa con los fabricantes, es insuficiente para poder competir con las grandes empresas, y finalmente solamente el 10 % son grandes empresas de transportes que tienen más de cincuenta camiones y son los que tienen más representatividad. Pero aquí también hay operadores y agencias de transporte —creo que es importante remarcarlo— que no tienen camiones, solamente están subcontratando a los autónomos de este 70 % que he dicho. Por tanto, no están vigilando que tengan unas condiciones laborales dignas. Señor ministro, no podemos darle la espalda a esta realidad. Se tiene que cambiar, este 10 % no puede hablar en nombre de todos los trabajadores del sector, como está pasando ahora. Si no ponemos remedio a esto, estaremos perpetuando la invisibilización de la rama obrera del sector y estaremos legitimando la situación actual de imposición y desconexión entre el comité y la realidad de los transportistas del país.*

*Estamos de acuerdo en que se han hecho buenos decretos con tal de arreglar la competencia desleal, pero también es cierto que nos faltan cosas. Nos falta regular bien la carga y descarga, nos falta que haya salas adecuadas para que los transportistas puedan estar en condiciones dignas, y quedarían muchas cosas que nos faltan. La semana que viene podremos seguir con este debate a través de nuestra moción.*

*Muchísimas gracias. (Aplausos).*

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora Granollers.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 48

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

Muchas gracias, señora Granollers.

Yo creo que la cuestión está claramente planteada sobre la mesa. Anuncian ustedes la presentación de una moción la semana que viene y yo lo que hago es emplazarle a negociar y a dialogar en torno al contenido de esa moción, puesto que la predisposición del Gobierno es favorable a que la representación del Comité Nacional del Transporte por Carretera sea la más adecuada posible. Por tanto, vamos a descender al detalle para ver qué modificaciones se pueden hacer, si es que se puede implementar alguna para mejorar esa representatividad. Simplemente quiero decirle, porque le he escuchado hablar de desgranar o describir cuál es la situación del sector, que es verdad que es un sector atomizado, con muchos trabajadores autónomos, con muchas pequeñas empresas, lo que no impide en absoluto que se asocien. Es decir, no hay ningún impedimento para que haya asociaciones que representen a esa parte del sector atomizado y tengan presencia en el Comité Nacional del Transporte con el peso que les corresponde. En todo caso, si ese tipo de obstáculos estuvieran, estamos dispuestos a removerlos y estamos dispuestos a dialogar.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

### — DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX, A LA VICEPRESIDENTA TERCERA DEL GOBIERNO Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO, SOBRE CUÁL VA A SER LA POLÍTICA DEL GOBIERNO EN MATERIA DE AGUA Y FUENTES DE ENERGÍA Y SU IMPACTO EN LA ECONOMÍA ESPAÑOLA. (Número de expediente 172/000085).

La señora **PRESIDENTA**: Vamos ahora a ver la interpelación urgente del Grupo Parlamentario VOX a la vicepresidenta tercera del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico sobre cuál va a ser la política del Gobierno en materia de agua y fuentes de energía y su impacto en la economía española.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Figaredo Álvarez-Sala, por un tiempo de doce minutos. Cuando quiera. **(Aplausos)**.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchas gracias.

Señora ministra, pedía usted en la sesión de control que se le hicieran propuestas concretas; decía: esperaba de ustedes propuestas. Hoy le vamos a hacer propuestas que ya le hacíamos a su predecesora, y esperamos que con más éxito. La primera propuesta la tiene usted encima de la mesa, porque se estrena como ministra con un pequeño error del Grupo Socialista. Accidentalmente, para que todos los españoles lo sepan también, se han colado en la ley de derechos de emisión de CO<sub>2</sub>, que es una ley que al Gobierno le interesa muchísimo, dos enmiendas que al Gobierno se le atragantan pero que para los españoles serían muy positivas. La primera, la reducción del impuesto sobre el valor de la producción eléctrica del 7% al 0% con efectos desde el 1 de enero de 2025, y sería fantástico que los españoles estrenasen su ministerio con una bajada de impuestos. **(Aplausos)**. También, la convocatoria de las subastas para la cogeneración. La cogeneración es una tecnología que emplea el gas para generar calor, para aquella industria que necesita calor —piensen ustedes en la cerámica del Levante, piensen ustedes en la industria papelera—, y que, de paso, al utilizar ese calor, genera también electricidad. Está previsto un régimen específico para que puedan comercializar esa electricidad. Sin embargo, el ministerio tiene paralizadas las subastas de esa electricidad. De nuevo en esta ley se ha colado esa enmienda que el Gobierno fácilmente podría aprobar. Sin embargo, ¿qué han hecho? ¿Qué ha hecho el ministerio recién estrenado de la nueva ministra? Paralizar la tramitación de la ley, porque no quieren bajarles los impuestos a los españoles y porque no quieren facilitar la vida a la industria, en este caso a la cogeneración. Ya van dos propuestas.

En cuanto a la política del agua, señora ministra, construyan *ipso facto* la presa de Cheste, inicien ya los trabajos. Según un medio de comunicación afín al Gobierno, dos expertos consultados afirman que la presa habría reducido los daños con las riadas de Valencia. Constrúyanla ya. Su predecesora en el cargo reconocía, además, que la adecuación de la cuenca del Poyo reduciría el riesgo de inundación, que para municipios como Aldaya, Buñol, Chiva y Paiporta sería una cuestión esencial la adaptación y la adecuación de la rambla del Poyo. Constituyen zonas con mayor incidencia de inundaciones, como se ha podido



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 49

comprobar con las ocurridas en el año 2000, y esto lo afirmaba su predecesora en el año 2011. O sea, que, además de construir la presa de Cheste, inicien ustedes la adecuación y el encauzamiento de la rambla del Poyo ya, no esperen a nada, háganlo. Inicien también la limpieza y el desbroce de todos los cauces de los ríos de España. **(Aplausos)**. Depende directamente de usted, podría empezar mañana mismo y estrenarse con una buena iniciativa en su ministerio.

Junto a esto, deben ustedes iniciar la construcción de todas las infraestructuras hídricas que España necesita desde hace años, infraestructuras que permitan controlar las riadas que periódicamente se producen en muchas zonas de nuestra geografía, que permitan almacenar el agua que se genera durante esas riadas, que permitan además interconectar las cuencas hidrográficas de España. Podrían empezar —una medida muy concreta— con paralizar de forma inmediata la demolición de la presa de Los Toranes en Teruel, esa demolición de infraestructuras hídricas que se ha revelado como un auténtico desastre para España y que está apoyada por su Gobierno, pero también por la Comisión Europea formada por el Partido Popular y el Partido Socialista.

Los beneficiarios más directos de este plan nacional del agua, de esta interconexión de cuencas, serían los regantes, los primeros, un sector agrícola español hipereficiente, ejemplar a nivel europeo y a nivel mundial. Pero no serían los únicos beneficiados, también se beneficiarían todos los españoles, porque con esta red de interconexión de cuencas podrían ustedes interconectar entre sí los pantanos, convertir aquellos pantanos en los que pueda hacerse en bombeos, no solo para utilizar esa agua cuando sea necesario y no desperdiciarla, sino también para generar electricidad y almacenar energía en forma de agua. Existen estudios que ustedes tienen, que hemos visto todos, que ya establecen los planes concretos para esta red de interconexión de embalses y este plan nacional del agua para las cuencas hidrográficas del Ebro, del Duero, del Tajo y del Guadiana. Sería relativamente sencillo, podría usted empezar mañana, señora ministra, y esta sería una buenísima iniciativa para España. Pero es triste que hasta ahora el único partido que ha defendido sin tapujos estas cuestiones ha sido VOX, nos hemos quedado solos, ninguna voz nos ha acompañado en estas cuestiones, que son de absoluto sentido común. **(Aplausos)**.

Parece que ustedes tienen enfilados, tienen puestos en el disparadero, entre otros, a nuestros agricultores y ganaderos, al sector primario en general, y también a los pescadores, por cierto, a los que les hacen competir directamente desde su ministerio con la planificación de aerogeneración marítima. Porque en aquellos lugares donde ustedes pretenden instalar los aerogeneradores marítimos saben perfectamente que nuestros pescadores ya nunca podrán faenar, lo saben, son conscientes de ello. Paralícen estos planes y garanticen la supervivencia de nuestros pescadores. Bueno, también les están poniendo trabas con las cuotas y con los tiempos para sus campañas; parece que quieren ustedes condenar a nuestro sector pesquero a desaparecer.

Y también a los agricultores españoles, a los que les ponen infinitas trabas burocráticas para el acceso al agua —si tuviésemos un plan nacional del agua probablemente facilitaría muchísimo la cuestión—. También para el acceso a los fitosanitarios y para la vacunación del ganado, en Asturias esto es especialmente un problema. Apoyan ustedes también directamente la competencia desleal a España, apoyan directamente al sector agrícola marroquí con subvenciones directas. Esto algunos no se lo creerán, pero es cierto. Subvenciones directas, entre otras, a la dirección general del agua marroquí, no se sabe muy bien por qué. Vía Europa, a la instalación y cultivo de olivos en hiperintensivo en Marruecos, que luego compiten directamente con nuestros productos, porque, además, les facilitan de forma superlativa la importación de productos a la Unión Europea con ventajas que casi ningún otro país tercero tiene. Hemos visto el caso de los tomates marroquíes, que estaban regados con aguas absolutamente insalubres que en España en ningún caso serían aceptables, y que, sin embargo, están compitiendo con los productos españoles, por supuesto, a menores precios, causando dificultades tremendas para los agricultores españoles que, poco a poco, se van viendo abocados a la absoluta ruina. **(Aplausos)**.

Hemos visto también últimamente las expropiaciones de terrenos en Jaén. En este caso, los culpables son las autoridades autonómicas del Partido Popular, pero por una normativa española que ahora explicaré. Son expropiaciones de terrenos en Jaén para instalar placas fotovoltaicas. Están poniendo ustedes a competir la producción de alimentos —fundamental para España— con la instalación de placas fotovoltaicas. En una competencia que, por supuesto, es imbatible y que, además, las Administraciones apoyan, porque ya no les exigen a estos planes la declaración de impacto ambiental. Y aquí viene una cuestión: ¿por qué no aplican esta misma norma para la instalación de estos embalses y de este almacenamiento de agua que sería tan esencial para España? Esa exención de la declaración de impacto

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 50

ambiental para agilizar los procedimientos. O, incluso, para la instalación de centrales nucleares en aquellos campos que ya están autorizados para instalar reactores nucleares, algunos de ellos al lado de centrales que ya están en funcionamiento. ¿Por qué no les dan ustedes esos mismos privilegios a otras tecnologías y no solo a la fotovoltaica, que, además, compite directamente con nuestro sector agrícola? En definitiva, parece que quieren ustedes hundirles de forma intencionada. La última: el 80% de los agricultores afectados por las riadas en Valencia quedarán excluidos de las ayudas que pretende conceder el Gobierno.

En definitiva, es muy difícil explicarse, salvo que realmente tengan la intención de perjudicar a nuestro sector primario y también a nuestro sector secundario. Todas las normas que ustedes han redactado —siendo usted secretaria de Estado, pero que ahora como ministra podría eliminar de un plumazo—, todas las normas climáticas son un ataque directo contra nuestra industria, absolutamente directo. Lo estamos viendo en la siderurgia, entre otras, en Asturias. Arcelor en Asturias, uno de los principales focos de actividad industrial de la región, está abocada al cierre. Ya solo un alto horno funciona y está en trámites para ser cerrado y desmantelado. Vendieron ustedes, o su predecesora, un cuento chino diciendo que los hornos funcionarían mucho más y que darían más trabajo con el supuesto hidrógeno verde y, por supuesto, ni está ni se le espera. Lo único que vemos son los despidos.

Lo mismo sucede con la industria de la automoción: España es el segundo país de Europa en producción de automóviles, uno de los países punteros en el mundo en producción de automóviles de combustión interna. ¿Y ustedes qué han hecho? Prohibir la fabricación de vehículos de combustión interna. Vemos declaraciones recientes, porque ya no solo afecta a la industria de la producción del automóvil en sí, sino a todo el entramado que la rodea, a toda la industria adyacente a la automoción, que en España es puntera, ya sea en Martos, en Jaén o en Burgos, absolutamente puntera, a la que ustedes están también abocando al cierre.

Como decía hace poco, los ajustes afectarán en mayor o menor medida a 800 empresas y a cerca de 30 000 empleos en Burgos y Álava. Esto es lo que están provocando las medidas climáticas absurdas que su Gobierno ha impuesto en España. **(Muestra un gráfico)**. Porque lo que ustedes han provocado con su forzosa reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> es una reducción exactamente igual en la producción industrial. **(Muestra otro gráfico)**. Cada vez que aprietan las tuercas con sus medidas climáticas, cierra una industria en el sector secundario en España **(aplausos)** y, mientras tanto, las emisiones de CO<sub>2</sub> mundiales se multiplican. El mundo consume hoy más carbón que nunca, porque China quema más carbón que nunca y emite más CO<sub>2</sub> que nunca, y ello a pesar de que España está reduciendo sus emisiones a un precio altísimo, que pagan los españoles. Los españoles emiten solamente un 0,7% del CO<sub>2</sub> del mundo y ustedes les están obligando a irse al paro **(aplausos)** solo porque han decidido que ese 0,7% del CO<sub>2</sub> del mundo debe desaparecer.

En definitiva, señora ministra, parece que todas las decisiones que han tomado son directamente para perjudicar a los españoles. Han acordado ustedes mantener un fondo con 300 000 millones de euros al año para el clima, que no pagarán ni China ni la India, los principales países contaminantes o emisores de CO<sub>2</sub> del mundo. Ellos no pagarán. ¿Quién lo va a pagar? Los españoles con sus impuestos. Y el resultado es evidente: España es el país de la Unión Europea con la mayor tasa de desempleo juvenil. El 26,7%, más de uno de cada cuatro jóvenes españoles está en paro por sus medidas. Es el país con más paro total de la Unión Europea; uno de cada cinco parados de la Unión Europea está aquí, en España. ¡El 20% del paro total de la Unión Europea! Son unos datos terribles y todos son fruto de sus políticas, que han destruido el campo y la industria. Es que en España hay un récord de personas en riesgo de exclusión social, 13 millones de personas y, en gran parte, estos datos tremendos son culpa de una política energética e hídrica que está arrasando con nuestra industria y nuestro campo.

Así que, señora ministra, con su recién estrenada cartera empiece, por favor, a pensar en el bienestar de los españoles.

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

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

A continuación, tiene la palabra, en nombre del Gobierno, la vicepresidenta tercera y ministra de Transición Ecológica y Reto Demográfico. Cuando quiera.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 51

La señora **VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y RETO DEMOGRÁFICO** (Aagesen Muñoz): Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias, señor Figaredo, por, vamos a decir, la petición de interpelación, porque es una petición de interpelación muy estratégica. Permítame que empiece con las reflexiones iniciales que ha hecho, que son importantes.

Ha indicado que la trasposición del comercio de emisiones en este país es importante para el Gobierno. Le interesa al Gobierno, le interesa a España y a todos los españoles. Les interesa a novecientas instalaciones industriales, les interesa a seiscientas navieras, les interesa a mil compañías de distribución, le interesa a toda la economía española, no solo al Gobierno.

Ha hablado usted de eliminación de impuestos y del 7% y de que eso es mejor para la factura de los consumidores. Disculpe que discrepe. El sistema no está en superávit. Eso supone que cuando se elimina el 7%, que va directamente a la factura, al sistema, sube la factura de los consumidores, sube la factura de los hogares. **(Aplausos)**.

Y, en tercer lugar, antes de responder a su pregunta, que creo que es importante y estratégica —como decía, estoy encantada, estamos encantados en este Gobierno de recibir propuestas—, habla de la cogeneración y si hay algo que haya tratado con especial delicadeza este ministerio es la cogeneración en época de tanta fluctuación. Hemos trabajado mano a mano con ellos y me imagino que, si les preguntara, recibiría esa respuesta.

Insisto, hablando de la interpelación concreta sobre agua y energía, y el impacto que supone para la economía española, nuestro desarrollo económico —el de España, el de este país— y nuestra competitividad presente y futura dependen de esa agenda verde. Estoy completamente convencida. Depende de la agenda verde, depende del sector agua —vector agua y vector energía— y de cómo vamos a aplicar las distintas políticas para el desarrollo de este país. La visión de cómo desarrollar este vector la tenemos clara: tiene que ser de forma estratégica —como también indicaba, ¡tiene que ser estratégica!—, sostenible, eficiente e innovadora, porque nos jugamos muchísimo, nos jugamos muchísimo. El sistema energético y el sistema hídrico están —vamos a decir— limitados y marcados por los recursos disponibles; están limitados y marcados por los recursos disponibles. En este ministerio estamos decididos a aprovechar los recursos endógenos, autóctonos, a apostar por la autonomía estratégica, esa de la que tanto se ha hablado en Europa en momentos de crispación, de crisis y de tiempos convulsos. Ser autónomos, tener capacidad y tener tu propio recurso agua y energía es fundamental. En eso hemos venido trabajando y en eso vamos a seguir trabajando.

También vamos a poner el foco en los jóvenes. Ya lo estamos haciendo. Queremos poner también el foco en las futuras generaciones, porque no solo pensamos en el hoy, pensamos en qué dejamos a los que vienen mañana. Vamos a estar guiados de la mano del conocimiento científico, como hemos hecho siempre, y de la ciencia más actual. Insisto, así hemos venido trabajando, porque precisamente hay verdades que son incontestables, son incómodas, pero son incontestables.

La primera verdad incontestable es que la temperatura del planeta aumenta y también aquí, en nuestro país, en España. Esa temperatura aumenta por culpa de las emisiones que causamos nosotros **(el señor Figaredo Álvarez-Sala: El 0,7%)**, el mundo. Es una amenaza global que requiere respuesta global. Hemos superado 1,5 grados ese límite que la ciencia nos decía que ya nos ponía en alto riesgo. La temperatura media superficial del mundo ha crecido, pero en España más todavía. Y fíjense si es importante: la temperatura del Mediterráneo crece más rápido que la del resto del mundo. El Mediterráneo es nuestro, señorita, ¿o no? Estamos muy expuestos.

Asimismo, esa visión que clamaba de la energía y del agua de este país —y comparto esa reflexión— tiene que ser estratégica. Desde el año 1980 el recurso agua se ha reducido un 12% en España, un 12%, pero somos 10 millones más de españoles y nuestro PIB se ha multiplicado por dos. Insisto, el agua se reduce, los habitantes aumentan y el crecimiento económico sigue aumentando. Nuestras políticas de energía van a venir marcadas, efectivamente, por la descarbonización responsable para los de ahora y los que vienen después, pero también por la competitividad a la que hacía mención; competitividad de todos los sectores productivos. También van a venir marcadas por mirar cómo los recursos hídricos se someten a esa adaptación de nuestro sistema. España es vulnerable. No lo digo yo solamente, insisto, lo dice la ciencia, lo dicen numerosos *think tanks*. Vamos a vivir periodos más agudos de disminución de la escorrentía, de sequía; vamos a vivir también episodios como el que hemos vivido recientemente, como precipitaciones más extremas. Eso sí, creo que soy una persona optimista en el sentido de que esos límites no tienen que ir en contra de una oportunidad país. Una buena política en gestión del agua, en la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 52

energía de la agenda verde es una oportunidad económica, social y ambiental para nuestro país. Por eso, no es casualidad que sigamos creciendo. No es casualidad que seamos la primera gran economía con un sistema 50 % renovable en la electricidad, que crece casi cuatro veces más que la media europea, dos veces más que la media de la OCDE y que estemos en el top uno en el *ranking* mundial de esa gestión económica. Creo que es positivo. Vamos a poner en valor lo que se hace bien y mejorar lo que sea necesario.

Hablando de agua, el agua es —como decía usted, señoría— un bien necesario, estratégico y muy importante para nuestra salud, para nuestro bienestar, para los ecosistemas y para sectores económicos productivos fundamentales: agricultura, por supuesto que sí; turismo; energía, industria... Por eso, vamos a trabajar en esos planes hidrológicos de tercer ciclo que hemos aprobado en el año 2023 —antes de ayer—, con una dotación presupuestaria nunca vista de 23 000 millones de euros (**aplausos**) para tres grandes objetivos: invertir de forma anticipada en una buena gestión del agua existente —un recurso que sabemos que cada vez va a ser menor—, lograr aportaciones adicionales en ese contexto y maximizar la eficiencia en su utilización.

Detalle rápidamente, actuaciones como: 6600 millones de euros en mejora del saneamiento y depuración; 2200 en abastecimiento; 5000 millones en infraestructuras de regadío, para los regantes —por supuesto que sí—; 2000 millones para los riesgos de inundación; 1300 para restauración y para conservación del dominio público hidráulico; 1300 para infraestructuras de desalinización y reutilización y 4200 para planificación, mantenimiento, conservación —a lo que hacía usted también mención— de infraestructuras y recuperación de acuíferos. Son unos planes hidrológicos, además, consecuentes con la situación climática y que vienen acompañados de planes contra inundaciones y contra sequía.

Quiero trasladar que vamos a trabajar de forma urgente en la ampliación de la capacidad de las plantas desaladoras, en la capacidad de reutilización y en estar preparados para las presiones del cambio climático, que ya está aquí, en España; ya somos vulnerables, pero vamos a trabajar y nos van a encontrar en ello. No nos van a encontrar en los bulos y no nos van a encontrar en la desinformación. Vamos a ser responsables y vamos a hacer un uso eficiente de estos recursos.

Con respecto a energía —creo que lo sabe muy bien—, hemos tenido la oportunidad de hablar de ella en muchas ocasiones y las prioridades están claras y definidas en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima. Son unas prioridades para articular también una respuesta clara ante la emergencia climática, apostar por las renovables, apostar por la eficiencia, por nuevos vectores energéticos como el hidrógeno, también por nuevas tecnologías como el almacenamiento para proteger a los consumidores, proteger nuestra economía, impulsar el desarrollo industrial, reforzar nuestra autonomía estratégica y ser menos vulnerables a los cambios y a las situaciones de contexto geopolítico que hemos vivido en los últimos años. Lo vamos a hacer y vamos a seguir reforzándolo. También vamos a apostar por el tejido productivo e industrial y por empleo de calidad que cuente con ese talento, el de todos los jóvenes y el de todos los españoles. Una agenda de prosperidad, una agenda que nos indica —no lo digo solo yo, lo dice el Banco de España— que España ha conseguido precios un 40 % inferiores, gracias a la apuesta por las energías renovables a principios de este año 2024. (**Aplausos**). España es más competitiva que nuestros países vecinos y eso ayuda a que vengan nuevas inversiones.

También quiero destacar algo importante que dice Draghi en ese informe: competitividad y descarbonización van de la mano y pueden ir de la mano. Una buena política anticipatoria es el resultado que ya estamos viendo en este país; ya lo vemos: una soberanía energética que también depende de la eficiencia. Por eso —como hemos dicho en la anterior interpelación— vamos a seguir apostando por los certificados de ahorro energético y vamos a aplicar un nuevo sistema de multiplicadores para incentivar esa gran industria e invertir en ese vector de tracción. Insisto, nos encontrarán trabajando para una buena política del agua, una buena política energética, anticipatoria, para llevar a cabo todas esas inversiones y para conseguir que este país tenga un gran proyecto de transformación y modernización de la economía.

Gracias. (**Aplausos**).

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

Tiene la palabra el señor Figaredo Álvarez-Sala por un tiempo de cinco minutos. Cuando quiera.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Señora ministra, cualquier español que vea su intervención se va a quedar impactado. No ha dicho usted absolutamente nada. ¡No ha contestado a nada! (**Aplausos**). Construyan ustedes la empresa de Cheste ya. Déjese de ese idioma 'politiqués' de comité, comisión, grupo, estudio, análisis... ¡Pónganse a construir la presa ya! ¡Canalicen el barranco del Poyo ya! ¡Empiecen

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 53

a limpiar los cauces de todos los ríos secos o no secos que están en España ya! Porque esas son medidas concretas que sirven para evitar las riadas, como la que hemos padecido en Valencia, por la que han muerto más de 200 personas, señora ministra, por un peligro que su ministerio conocía y por un peligro ante el que, conociéndolo, no hicieron absolutamente nada, lo cual en derecho se llama ser culpables por omisión, porque pudiendo hacer algo para evitar la muerte de más de 200 personas, ustedes no hicieron absolutamente nada.

Viene aquí y nos habla de soberanía energética. ¡¿Qué soberanía energética, señora ministra?! ¡España compra más gas que nunca jamás en su historia! España depende más de la compra de gas extranjero que nunca. Es más, ¿saben dónde está comprando España ahora el gas? ¿Lo saben? De Rusia, de Rusia, porque España tenía unos convenios con Argelia para la compra de gas que su Gobierno sabotó por los acuerdos que tenían Pablo Iglesias y SUMAR con el Frente Polisario y todo aquel rollo. **(Aplausos)**. Entonces, déjese de historias, porque España es, energéticamente, más dependiente que nunca. Y ustedes lo que quieren hacer es desactivar la generación de energía nuclear, que produce un 20% de la energía eléctrica que se consume en España, y no tienen ninguna forma de sustituirla. Y en cuanto empiecen a cerrar centrales nucleares lo único que sucederá es que consumiremos todavía más gas. ¿De dónde? Importado del extranjero, probablemente de Rusia.

Nos habla usted de que está subiendo la temperatura del mundo y que estamos ante un riesgo global. Señora ministra, que España emite un 0,7% del CO<sub>2</sub> mundial. ¡El 0,7%! Y lo que no tiene sentido es que son los españoles —porque no es España en abstracto— los que se van al paro; son los trabajadores de la siderurgia española. Los que no van a tener dónde trabajar son los trabajadores del sector automovilístico español. Esos trabajadores se van a ir a la calle por su locura, porque usted ha decidido que España tiene que dejar de emitir CO<sub>2</sub> porque emite un 0,7% del mundo. Y, mientras tanto, China quema más carbón que nunca jamás. Tanto es así que, por cierto, la fábrica de baterías que están instalando en España para surtir a los automóviles eléctricos, ¿saben quién la instala? ¿Saben quién? China, que es la que se va a beneficiar de todo este proceso de cambio tecnológico que usted está impulsando a marchas forzadas. Pero lo cierto es que la industria española está tiritando. La siderurgia está desapareciendo; lo dicho, en Asturias ya solo queda uno de los altos hornos, y lo han puesto a funcionar con electricidad, porque no tenían forma de hacerlo de otra manera. La industria naval, en Guipúzcoa, lo mismo: está padeciendo. Y todo por sus imposiciones climáticas.

También habla usted del ‘recurso agua’. Es que cualquier agricultor que la escuche se va a quedar impresionado. ¡Habla usted como si no viviese en el mundo! ¿Qué es eso del ‘recurso agua’? ¡El agua!, señora ministra. Si España no tiene agua es porque no están ustedes construyendo los almacenamientos suficientes para disponer de agua. Porque ustedes están lanzados en esa carrera por instalar desaladoras, una detrás de otra, que es un sistema caro. Para que todos nos entiendan, las desaladoras cogen agua del mar y, aplicando básicamente energía eléctrica, lo que hacen es extraer la sal y mantener el agua dulce, que sirve para consumo humano y para regar algunos campos de golf, pero no sirve para regar campos agrícolas. Y la sal resultante de ese proceso es un compuesto hipercontaminante que mata toda la vida marina allá donde se suelta. ¿Qué es lo que hacen, señora ministra? ¡Las desaladoras son un desastre! Construyan ustedes almacenamientos de agua; la presa de Cheste; saquen el plan nacional del agua; interconecten las cuencas para que todos los españoles puedan aprovechar el agua que en una cuenca sobra y es arrojada al mar, y se pueda aprovechar en aquellas otras cuencas donde resulta necesaria. Ajusten ustedes las sacas o sueltas de agua que se hacen hacia Portugal aplicando los convenios internacionales. Ajústelo para que no se traspase ni una gota más de la estrictamente pactada y necesaria, y que toda la demás se pueda aprovechar.

¡Y se atreve usted a hablar de los jóvenes! Señora ministra, es que todas estas políticas están dando lugar a un desastre auténtico para los jóvenes. España es el país de la Unión Europea con más paro juvenil: un 26% de paro juvenil. Señora ministra, toda la política económica es un auténtico desastre para los jóvenes. Y nos habla del PNIEC, que, para que todo el mundo lo sepa, es una especie de plan quinquenal energético —quinquenal porque dura cinco años—, en el que se establecen una serie de objetivos que cumplir de generación energética y de transmisión que no se cumplen nunca; que sistemáticamente se están incumpliendo. Estos señores socialistas dibujan sobre el papel —que lo aguanta todo— unos planes que nunca van a ser capaces de cumplir.

Y quien padece todos esos delirios, señora ministra, son los españoles. No es España en abstracto; no es el Estado español. Quien paga y va a pagar parte de esos 300 000 millones de euros al año para el plan climático no va a ser usted, quienes lo van a pagar son los trabajadores españoles, que no paran de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 54

pagar impuestos por todos estos delirios climáticos, que se van a ver arrojados al paro por estos delirios climáticos, que se ven abocados a un plan de despidos masivos, que ustedes están pergeñando basándose solo en estos delirios climáticos.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, tiene que terminar.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Y quien debería estar aplicando estos planes, que es China y no España, no está haciendo absolutamente nada.

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

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Para concluir el debate, tiene la palabra la vicepresidenta tercera y ministra de Transición Ecológica y Reto Demográfico.

La señora **VICEPRESIDENTA TERCERA Y MINISTRA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO** (Aagesen Muñoz): Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias, señoría.

Estoy un poco confusa con sus reflexiones: no existe la emergencia climática; España no tiene que reducir sus emisiones, sin embargo, hay menos agua, pero hay que dar más agua; hay que conectar las cuencas... No lo entiendo muy bien. Sinceramente, la emergencia climática existe; actuar contra ella es un acto no solo responsable, sino que ayuda a los de ahora y a los que vienen. A la agricultura también; no van a tener agua si no hacemos lo que estamos haciendo. Hay que gestionar bien los recursos; y, sobre todo, hay que tener una política anticipatoria y una visión no solo de lo que pasa hoy, sino de lo que va a pasar mañana.

Y, sí, protegemos a nuestros jóvenes, porque no sé si lo sabe, pero un porcentaje altísimo de los españoles están preocupados por el cambio climático; un porcentaje altísimo de españoles quieren que pongamos medidas para combatir el cambio climático. Con lo cual, entiendo que esta es información importante.

Y claro que apostamos por la industria. Usted me habla de que no hay empleo, cuando tenemos los índices de empleo más altos. **(Aplausos)**. Usted me habla de que no apostamos por la industria. No ha podido escuchar la anterior interpelación, pero creo que es importante que sepa que la demanda que nos llega de todas las comunidades autónomas es lo contrario. Llegan tantos proyectos industriales que tenemos que ir más rápido con la red, porque tenemos una competitividad extraordinaria, porque España es un *hub* para reindustrializar. **(Aplausos)**.

Además, hemos puesto encima de la mesa algo importantísimo, que llegará a esta Cámara y que espero que se gestione de manera ágil, porque creo que usted ha dicho también que quiere un proyecto país y que quiere que venga industria y que se quede, y es una ley de industria, fundamental para apostar por proyectos industriales y estratégicos en este país. Llegará pronto y espero que salga adelante de manera ágil y responsable.

Sobre el crecimiento económico y transición energética, somos el cuarto país mundial en inversiones, tanto industriales como en I+D. En Europa, España es el primero en *greenfield* en renovables. En Europa, España es el primer país en PPA, es decir, en contratos de energía a plazo. Esto es España.

El crecimiento es más alto, ya lo he comentado. Se toma como algo que no es importante, pero la economía crece, y crece también por esta agenda de transición ecológica. Como decía, cuando se hacen políticas, creo que es importante hablar desde la colaboración y el diálogo. Evidentemente, en esta Cámara siempre van a tener mi mano tendida, pero también con la industria, con las empresas, con la sociedad civil. Ahí hemos estado, y le puedo decir, señoría, que si habla con las empresas, las empresas están contentas y quieren invertir aquí, en nuestro país, en España. **(Aplausos)**.

Los objetivos de reducción de emisiones no son un capricho de este Gobierno, son una visión estratégica y de liderazgo a nivel europeo. Creo que Europa es importante y tenemos que actuar unidos. Además, el multilateralismo es importantísimo en este contexto y especialmente para el mayor reto que tenemos, insisto, que es el cambio climático. Hemos trabajado en una Solución Ibérica en un momento extraordinariamente complicado, que ha bajado la factura de los consumidores en 5000 millones. Es más, la Agencia Internacional de la Energía dice que gracias a esa apuesta energética que hemos puesto encima de la mesa durante los meses y años peores de la crisis, gracias a esa integración de tantas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 55

renovables, los consumidores han ahorrado 10 000 millones de euros durante la crisis energética, precisamente por la apuesta de este Gobierno, una apuesta que ahorra en dependencia de combustibles fósiles, a la que también hacía mención. Lo que queremos es tener menor dependencia de esas geopolíticas complicadas y en eso estamos.

La palabra transición tiene muchos significados, señorita. ¿Reducir en 90 000 millones de euros en la década nuestra dependencia y mejorar nuestra autonomía en un 50 %, ser autónomos en un 50 %, le parece poco? Es un gran objetivo. Somos un país que tiene tecnología eólica prácticamente en toda su cadena de valor, quinto exportador neto, con un volumen de negocio superior a 2 000 millones de euros. En cuanto a la tecnología fotovoltaica, más del 60 % de lo que necesitamos también se fabrica en este país. Según la industria fotovoltaica —insisto, no según el Gobierno—, ha aumentado sus exportaciones en un 10 % en el año 2023. Respecto a las políticas de agua, necesitamos ser estratégicos, necesitamos estar preparados para los efectos del cambio climático con la aprobación de los planes hidrológicos y la movilización de 23 000 millones de euros, aparte de los más de 5 000 millones del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para esos recursos hídricos.

Insisto, nos encontrarán buscando las mejores soluciones y maximizando las oportunidades para España.

Gracias. **(Aplausos).**

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

### — DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, AL MINISTRO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA SOBRE LOS ESCÁNDALOS QUE RODEAN SU GESTIÓN. (Número de expediente 172/000086).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la interpelación urgente del Grupo Parlamentario Popular al ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, sobre los escándalos que rodean su gestión.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Muñoz Abrines por un tiempo de doce minutos. Cuando quiera.

El señor **MUÑOZ ABRINES**: Gracias, señora presidenta.

Señor López, ¿qué se siente siendo ministro del Gobierno con el mayor nivel de corrupción de la historia democrática de España? ¿Qué se siente al formar parte de un equipo del presidente del Gobierno que ha hecho de la mentira su costumbre, que ha socavado todos los pilares de nuestro sistema constitucional y que ha decidido conscientemente levantar un irresponsable muro entre españoles?

Señor López, la lista de personas implicadas, de delitos atribuidos y de instituciones afectadas por sus casos de corrupción es tan amplia que necesitaríamos al menos diez debates monográficos para poder debatirlo absolutamente todo. Fíjese: Ministerio de Transportes, Puertos del Estado, ADIF, Correos, Ministerio de Sanidad, Ministerio del Interior, Ministerio de Hacienda, Ministerio para la Transición Ecológica, Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Ministerio de Industria, Gobierno socialista de Canarias, Gobierno socialista de Baleares, Fiscalía General del Estado y Presidencia del Gobierno forman parte de esta vergonzosa lista de los tejemanejes a los que ustedes se han dedicado en los últimos tiempos. **(Aplausos).**

Hablemos también de personas. Begoña Gómez, esposa de Pedro Sánchez; David Sánchez Pérez-Castejón, hermano del presidente del Gobierno; José Luis Ábalos, la mano derecha de Sánchez y número dos del PSOE; Koldo, el militante socialista ejemplar y —le recuerdo— custodio de los avales de Sánchez; Jesús Manuel Gómez, subsecretario de Transportes; Michaux Miranda, director general en ADIF; Álvaro Sánchez Manzanares, secretario general de Puertos del Estado; Rubén Villalba, comandante de la Guardia Civil; Juan Bernardo Fuentes Curbelo, alias Tito Berni, diputado socialista; Taishet Fuentes, sobrino de Tito Berni y exdirector de Agricultura de Ángel Víctor Torres; Conrado Domínguez, exdirector del Servicio Canario de la Salud (**un señor diputado: No se acaba la lista**); Francina Armengol, presidenta del Congreso; Ángel Víctor Torres, ministro de Política Territorial; Teresa Ribera, exministra para la Transición Ecológica; Reyes Maroto, exministra de Industria; María Jesús Montero, ministra de Hacienda; Salvador Illa, exministro de Sanidad; Fernando Grande-Marlaska, ministro del Interior; Rafael Pérez, secretario de Estado de Seguridad; José Antonio Rodríguez, responsable del Gabinete de Coordinación del Ministerio del Interior; Carlos Moreno, jefe de Gabinete de la señora Montero; Juan Ignacio Vidal,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 56

exjefe de Gabinete de Reyes Maroto en Industria; Víctor Francos, exjefe de Gabinete de Salvador Illa; Isabel Pardo de Vera, expresidenta de ADIF; Francisco Toledo, expresidente de Puertos del Estado, o Juan Manuel Serrano, expresidente de Correos y amigo personal de Pedro Sánchez.

Señor López, este es un listado, por supuesto que no exhaustivo, de los cargos públicos más relevantes de su Gobierno o vinculados al Partido Socialista que hoy en día o están imputados, o están involucrados en la trama PSOEKoldo. Algunos de ellos me temo que tienen bastantes posibilidades de terminar imputados después de las revelaciones que está haciendo el señor Aldama tras decidir que va a colaborar con la justicia.

Señor López, permítame además que le recuerde la relación de delitos que se están investigando y atribuyendo a su Gobierno o al entorno personal del presidente: organización criminal, blanqueo de capitales, cohecho, tráfico de influencias, delitos contra la Administración pública, delitos contra la Hacienda pública, prevaricación, apropiación indebida, corrupción en los negocios. Señor López, esto no son bulos, esto no son invenciones del Partido Popular ni de lo que ustedes llaman pseudomedios. Esto son acusaciones que se producen en el marco de las investigaciones que están llevando a cabo la Fiscalía Europea, la Audiencia Nacional, el Juzgado de Instrucción número 7 de Canarias o el Juzgado número 3 de Badajoz. Señor López, estas investigaciones demuestran que hay una trama sistémica del Gobierno y del Partido Socialista con un nexo corruptor, el señor Aldama, que tocó y llamó a todas las puertas y las consiguió abrir todas. **(Aplausos)**. Las abrió absolutamente todas, desde las de las mascarillas a las de los hidrocarburos.

Fíjese, señor López. No sé si se ha dado cuenta de que en el listado de personas afectadas faltan un par de nombres: María Cristina Álvarez, directora de Programas del Gabinete, y el suyo, señor López, que como anterior director de Gabinete tiene mucho que decir y tiene mucho que callar. A usted le han nombrado ministro por dos motivos: para tapar lo que pueda en Red.es y controlar los medios, además de intentar cubrirse las espaldas, porque usted también está preocupado por tres escándalos inadmisibles en una democracia: el caso Begoña Gómez y Barrabés; el caso Begoña Gómez, la cátedra y su asistente, y el caso del fiscal general del Estado por la violación de los derechos de un ciudadano.

Hablemos, por ejemplo, del caso Barrabés. Red.es, que depende ahora de usted, el 30 de julio del año 2021, cuando usted ya era director del Gabinete, adjudicó cuatro contratos a la empresa del señor Barrabés, Innova Next, por valor de 10 millones de euros. Estos contratos —y no es un bulo— están investigados por la Fiscalía Europea por dos cosas fundamentalmente: porque Begoña Gómez remitió un par de cartitas de recomendación a favor de la empresa Innova Next y porque la manera de valorar las ofertas dio como resultado una adjudicación más que discutible en la que la propia audiencia provincial dejó claro que existe —escuche bien— una conducta racionalmente sospechosa. Esto tampoco es un bulo.

¿Saben lo curioso de estas adjudicaciones? Que la parte subjetiva de las valoraciones representaba el 40 % y la parte objetiva económica el 60, pero resulta que primero se valoraba la parte subjetiva con una fórmula de normalización que hacía que al que quedaba primero se le redondeaba al alza la nota y se le ponía un 10. ¿Saben cuántos puntos sacó la empresa de Barrabés de media? Fueron 9,2, que se convirtieron en 10 puntos por la normalización. ¿Saben cuánto pesaba dentro de la parte de valoración subjetiva —y esto es relevante— el plan de difusión? Un 20 %. ¿Saben por cuánto ganó Barrabés esos contratos a pesar de no ser la oferta más barata? Por una diferencia entre 8 y 30 milésimas.

¿Sabes ustedes y el señor López cuál era el objetivo de la carta de Begoña Gómez? Lo leo literalmente porque es muy revelador: «[...] mostramos nuestra intención de colaborar activamente en la difusión de sus convocatorias en nuestro ámbito de actuación [...]». La carta de la señora Gómez no era un mero certificado de cumplimiento, era un compromiso de participación en la ejecución del contrato. Por lo tanto, tienen ustedes, señor López, toda la razón. Esto no era una carta de recomendación, es verdad, era una declaración de interés, claro, porque lo que había era un interés directo de Begoña Gómez en ser parte del plan de difusión del señor Barrabés **(aplausos)**, por eso quería que le adjudicasen el contrato a la empresa Innova Next. De hecho, señor López, fíjese en las cosas que dice el informe de valoración: Involucra en su visión a asociaciones, instituciones y empresas tecnológicas, articulando un proceso de selección de participantes completo y ordenado. Es decir, Begoña Gómez era una de las instituciones involucradas en el programa de captación y de difusión del plan del señor Barrabés.

Teniendo en cuenta esto, señor López, y que usted ya era jefe del Gabinete, ¿podría decirnos si usted fue informado de la adjudicación de esos contratos por parte de Red.es teniendo en cuenta el especial interés que había mostrado la señora Gómez? Como buen director de Gabinete supongo que usted lo



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 57

sabía todo, por lo tanto, ¿podría decirnos quién escribió esa carta de recomendación o declaración de interés? ¿Tal vez fue Cristina Álvarez, jefa de Programas del Gabinete? ¿Habló usted con el señor Barrabés por cualquier medio el 1 o el 2 de abril del año 2024? ¿Le planteó usted al señor Barrabés que sacase a Begoña de la ecuación para protegerla del escándalo? Por cierto, ¿cuándo recibió usted el encargo del presidente del Gobierno de hablar con el señor Barrabés para proteger a Begoña Gómez, teniendo en cuenta que cuando usted habló con el señor Barrabés todavía no se habían publicado las cartas de recomendación? ¿Eso significa que ustedes ya sabían antes de que se publicaran que el escándalo iba a salir y que existían esas cartas? Explíquelo. Explíquelo, señor ministro.

Pero, mire, pasemos a María Cristina Álvarez. Todos damos por cierto que usted, como jefe de Gabinete, evidentemente no hacía nada sin el conocimiento del '1', y por supuesto en el Gabinete nadie hacía nada sin su autorización y su conocimiento. Así que lo que todos queremos saber es si usted conocía que la directora de programas asistía a Begoña Gómez en sus actividades privadas ¿Cuál es el estatus jurídico y personal de Begoña Gómez dentro del Gobierno de España o de la Oficina del presidente del Gobierno para que una directora de programas haga gestiones para las actividades empresariales y particulares de la mujer del presidente del Gobierno? ¿Lo autorizó usted? ¿Cuáles son las funciones de la Dirección de Programas del Gabinete? ¿Dentro de esa labor que tiene la Dirección de Programas se incluye mandar *e-mails*, realizar gestiones con entidades privadas y con organismos públicos para que financien la cátedra de Begoña Gómez y patrocinen sus actos? ¿Es usted consciente, señor López, de que ese uso de recursos públicos por la esposa del presidente para fines exclusivamente privados, además de ser algo completamente indefendible desde el punto de vista ético y estético, podría suponer también un delito de malversación? ¿Es usted consciente de que ese escenario penal existe y que le puede afectar a la señora Álvarez y que le puede afectar a usted? ¿Es usted consciente?

Por último, hablemos de las violaciones de derechos de la Fiscalía General del Estado. Señor López, hoy todo el mundo sabe que la Fiscalía General del Estado ha cometido un delito. Desde la Fiscalía General del Estado se revelaron datos especialmente protegidos y atentaron contra los derechos de un ciudadano particular simplemente con la intención de atacar a una rival política, algo absolutamente deleznable en una democracia. Pero, fíjese, todos pensábamos que la filtración de la Fiscalía habría ido vía medios de comunicación, pero gracias al acta notarial del señor Lobato hemos podido saber que la filtración se produjo vía Moncloa. Y ya sabemos también que, antes de que lo publicara *El Plural*, Pilar Sánchez Acera, su jefa de Gabinete, señor López, le remitió a Lobato el *e-mail* con los datos confidenciales para que lo usase en el Pleno de la Asamblea. De hecho, la publicación por *El Plural* del *e-mail* fue una maniobra orquestada desde Moncloa, no sé si por usted, para cubrir las espaldas a Juan Lobato. Así que, señor López, lo único que queda por saber es la cadena de transmisión de las órdenes y del *e-mail*.

Permítame que le cuente cómo creo yo que fueron las cosas. Mire, salta el escándalo de Begoña Gómez, y entonces Pedro Sánchez, para distraer la atención, da orden de buscar cualquier cosa nueva contra el Partido Popular y si es contra Isabel Díaz Ayuso, pues muchísimo mejor. Alguien, casualmente, identifica un expediente tributario con la pareja de Ayuso y se lo comunican al presidente del Gobierno, y en ese momento da una nueva orden: poner en marcha el ventilador. Claro, cuando desde la Comunidad de Madrid les dan una respuesta Sánchez le da una nueva orden a usted, a Bolaños y a la Fiscalía para que se gane el relato, que es lo que a ustedes se les da muy bien. El fiscal general del Estado recaba todo el expediente y remite el *e-mail* a Moncloa. Y ahora lo que queda por saber, y es a lo que usted tiene que responder, es a quién o a quiénes les remitieron desde la Fiscalía General del Estado el *e-mail*. ¿Solo a usted o a usted y también al señor Bolaños? ¿Y quién se lo rebotó a la señora Pilar Sánchez Acera para que lo utilizase el señor Lobato, usted o el señor Bolaños? ¿O tal vez fue una tercera persona con mucha confianza en el Ministerio de la Presidencia y que tiene mucha relación con Pilar Sánchez Acera porque ha sido aliado en muchas batallitas del PSM, como el señor Simancas? ¿Cuál de los tres tiene más miedo y está más preocupado, señor López? ¿Va usted a responder a todas esas preguntas o va a callar el delito que se ha cometido? O tal vez no es una cuestión de encubrimiento, a lo mejor es una cuestión de autoprotección.

Mire, señor López, usted no fue capaz de sacar a Begoña Gómez de la ecuación y, además, ha metido a Pilar Sánchez Acera en otra. Yo no sé si eso es un ejemplo de lo que ustedes llaman matemáticas con perspectiva de género. En cualquier caso —termino—, usted, en el año 2018, en la Embajada de Francia, con bastantes testigos, dijo sobre Sánchez: Este tío nos va a llevar al desastre. Pues parece, señor ministro, que en eso al menos usted y yo estamos de acuerdo.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 58

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

A continuación, tiene la palabra, en nombre del Gobierno, el señor ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública.

El señor **MINISTRO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA** (López Águeda): Gracias, señora presidenta.

Señorías, de verdad, aunque los miembros del Partido Popular no lo crean, la verdad importa. Créanme, la verdad importa y mucho.

Empezando por el final, reproduce usted un bulo difundido por la señora Rosa Díez en un libro —para citar la fuente— que es absolutamente falso, y como eso, todo lo demás. Pero esta interpelación debería acabar en treinta segundos, porque es una interpelación urgente al ministro sobre los escándalos que rodean su gestión. Oiga, ninguno; ninguno, y aquí debería acabar la interpelación. Sin embargo, el Partido Popular, en esa estrategia de intentar destruir al rival con bulos, con fangos, con mentiras, los reproducen una y otra vez y no se cansan. Confunden la tribuna del Parlamento con la Inquisición, señor Muñoz, y esto es el Parlamento, no es la Inquisición. **(Aplausos)**. Por tanto, usted no va a subir aquí a lanzar infundios y acusaciones falsas no ya contra mí, sino contra una larga lista de personas a las que ha nombrado y que tienen una trayectoria intachable, sobre las que no pesa ninguna condena, algunas de ellas citadas como investigadas, sí, como investigadas. La pregunta es: ¿cuántos imputados hay en el Partido Popular? ¿A cuántos van a echar del Partido Popular, que siguen en sus cargos públicos?

Señor Muñoz, a mí, por favor, no me dé usted lecciones. He visto que tiene usted una larga trayectoria política, que viene trabajando a lo largo de muchos años en la Comunidad de Madrid con personas insignes, como el señor Granados, la señora Cifuentes y el señor González, y ahora con la señora Ayuso. Todos hemos visto cómo han acabado siempre: con escándalos de corrupción en la Comunidad de Madrid. **(Aplausos)**. A mí no me hable usted de escándalos, porque ha hecho usted una *master class* en el PP de Madrid durante todos estos años. Tengo entendido que además de haber trabajado con todos ellos, fue usted el encargado de paralizar una comisión de investigación en la Asamblea de Madrid por la Gürtel. **(Risas)**. Usted, sí, usted intervino en eso, sí, en la Gürtel, en la Lezo y en la Púnica. ¿Sabe todas esas que ha tenido el Partido Popular? ¿A que las sabe? ¿A que las conoce? ¿A que estaba dentro? ¿A que lo conoce muy bien? Hombre, si quieren escándalos, ahí les reconozco la autoridad: usted es una verdadera autoridad en las largas listas de escándalos que ha tenido el PP de Madrid a lo largo de los últimos treinta años, de la larguísima lista de escándalos que ha tenido el PP de Madrid. **(Aplausos)**.

Tengo la costumbre de respetar al Parlamento y, por tanto, responder a lo que me dicen, tomar nota de lo que se me dice y responder, y yo le contesto sin ningún problema, insisto, pero no sobre tonterías, sobre bulos, no para perder el tiempo, desde luego, porque el tiempo es valioso, pero sí sobre cosas que se dicen que son absolutamente falsas y que no hay ningún problema en desmontar. Por cierto, espero que cuando todo esto acabe, todas estas operaciones —recuérdelo bien para su vergüenza en el futuro— que ha montado Manos Limpias y detrás de las que han ido ustedes —recuérdelo bien para el futuro—, vengan ustedes a pedir perdón a este Parlamento cuando se sentencien todos los asuntos. **(Aplausos)**.

Me habla usted de la filtración en relación con el escándalo de la pareja de la señora Ayuso y le voy a decir lo siguiente. Abro cita: Me parece impresentable que cuando morían 700 personas al día en España puedas contratar con tu hermano y recibir 286 000 euros de dinero público. Cierro la cita. Pablo Casado. Le costó el puesto en el Partido Popular. **(Aplausos)**.

Señorías, frente a los bulos, hechos. **(Rumores)**. Señor Tellado, que mal lo está pasando desde que he llegado yo al Parlamento, de verdad, lo está pasando mal, ¿eh? Le queda mucho todavía. Hechos frente a bulos. **(El señor Tellado Filgueira: ¡Ánimo, ánimo!)**. ¡Ánimo, ánimo! Ocho puntos más que la señora Ayuso cuando fue presidenta con un 22%. Hechos frente a bulos. Vamos a los hechos. Resulta que parece ser —esto es lo que denunció el señor Casado— que se había adjudicado un contrato de 1,5 millones de euros para comprar mascarillas a una empresa que pagó por ello al hermano de la presidenta de la Comunidad de Madrid 283 000 euros. Esto fue lo que denunció el señor Casado. ¡Ojo!, le costó el puesto. El Partido Popular es implacable; es implacable persiguiendo al que denuncia la corrupción. Implacable. **(Aplausos)**. Resulta que parece ser que se multiplicaron por cuatro los pagos a la pareja de la presidenta de la Comunidad de Madrid por parte del grupo privado sanitario Quirón Salud, uno de los mayores receptores de fondos por parte del Servicio Madrileño de Salud. Datos. Resulta que parece ser que se han cobrado 2 millones de euros por la compraventa de material sanitario durante los peores meses de la pandemia, siendo la pareja de la presidenta de la comunidad donde precisamente más

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 59

fallecidos hubo. Resulta que el dinero cobrado por la compraventa del material sanitario se defraudó presuntamente, y voy a decir presuntamente porque no sé cómo va a pagar todas las querellas el novio de la señora Ayuso, porque lleva una de querellas... Que levante la mano el que no haya sido querellado en España, sea periodista o político. Pero es verdad que ese delito presunto lo reconoce el propio delincuente, que es el que va a intentar pactar con la Fiscalía. Estos son los hechos, estos son los datos, esta es la realidad de las cosas.

Luego, se trata de dar la vuelta a las cosas. Resulta que, en efecto, por ese presunto delito de Hacienda trata de pactar con la Fiscalía y filtra una mentira a un medio de comunicación; miente a la opinión pública no solo madrileña, sino española, miente diciendo que le había ofrecido un pacto la Fiscalía, cuando era al revés. Esta es la verdad de las cosas. Con la verdad se llega muy lejos, créanme. Resulta que cuando conocemos todos los españoles que es al revés, cuando hay medios de comunicación que cuentan la verdad, reciben amenazas del jefe de Gabinete de la señora Ayuso, que dice: ¡Vais a tener que cerrar! **(Aplausos)**. Manda bemoles que, encima, los pájaros se tiren a las escopetas. Encima, vienen a traer esta cosa aquí para que volvamos a hablar de ello. Resulta que dice, en efecto: ¡Os vamos a triturar, vais a tener que cerrar! Ejemplo de democracia, de respeto a los medios de comunicación, de separación de poderes. Esto es lo que ha pasado, estos son los hechos. Y resulta que ahora parece ser que la presidenta de la Comunidad de Madrid vive en un ático millonario que nadie explica, que nadie puede justificar y que nadie puede declarar. Estos son los hechos. ¿Qué hace el Partido Popular a continuación? Perseguir al que denuncia, perseguir al que cuenta la verdad, amenazar, intentar asustar. Esta es la realidad de las cosas. Resulta que esta mañana me preguntaba un diputado del Partido Popular que había trabajado en la Moncloa de ayudante de la mujer del señor Rajoy, como siempre, como ha habido en todas las presidencias en la Moncloa. Resulta que él era *personal shopper*, era asistente personal. Los medios de comunicación lo llaman así, no yo, dicen que básicamente su función —lo dicen los medios, no yo— era ayudar a hacer compras y no sé qué más. Pero eso es estupendo porque es un presidente del PP. Por tanto, es normal. Ahora bien, si es un presidente del PSOE el que tiene un asistente en la Moncloa que ayuda a la mujer del presidente del Gobierno, eso es un escándalo. **(El señor Tellado Filgueira: ¿A qué le ayuda?)**. Eso es hipocresía, esa es la doble vara de medir de la derecha. **(Aplausos)**. A mí no me engañan, que son muchos años ya, que conozco perfectamente la ley del embudo de la derecha; que son muchos años ya. Esta es la verdad de las cosas. **(Rumores)**.

Miren, señorías, yo lamento que el Parlamento tenga que dedicarse a cosas como esta cuando no tienen ninguna base, pero voy a aprovechar esta oportunidad. Llevo noventa y siete días como ministro del Gobierno de España. Es un honor serlo. Estos noventa y siete días no he parado de trabajar para atraer inversiones a España como ha sido la de Aimé, que abrirá una planta en Málaga; para conseguir que la Comisión Europea dijera ayer que España tendrá una de las siete factorías de inteligencia artificial con 200 millones de euros; para transferir desde mi ministerio al Ministerio de Hacienda 40 millones de euros para que Neurotech se instale en Madrid, con un convenio con la Comunidad de Madrid y con la Universidad Autónoma de Madrid; para mandar 1500 millones adicionales para el sector audiovisual; 13 millones de euros para la Federación Española de Municipios y Provincias, que, por cierto, preside el PP; 80 millones para la creación de espacios de datos; 300 millones para un plan de impulso de espacios de datos; 350 para un nuevo kit digital, que, por cierto, ha llegado a más de medio un millón de pymes y autónomos de este país —¡los fondos no llegan!— **(aplausos)**; lanzar un plan de medidas para combatir las estafas telefónicas y vía SMS; aprobar la creación del Foro Nacional de Empresas Emergentes; lanzar el Centro de Servicios de Operaciones 5G en materia de ciberseguridad; lanzar el proceso para designar el operador responsable para prestar el servicio universal telefónico; asistir al Consejo de Ministros de Telecomunicaciones de la Unión Europea y defender allí que haya una regulación para proteger a nuestros menores en las redes, y estoy muy orgulloso de que España esté a la vanguardia; reunirme con las principales asociaciones del ámbito de la digitalización en las telecomunicaciones —Adigital, DigitalES, AMETIC—; reunirme con los sindicatos, que fue lo primero que hice el primer día para hablar con ellos de Función pública; reunirme con las principales operadoras de telecomunicaciones; firmar un pacto con las operadoras de telecomunicaciones para que todos los afectados por la DANA recuperaran cuanto antes las telecomunicaciones y tuvieran servicio de móvil, de fijo —que fue devastado, como todos ustedes saben, con la DANA—; reforzar con cien empleados públicos las delegaciones del Gobierno para que ayuden a los valencianos a tramitar sus ayudas; reunirme —como dije— con las tres centrales sindicales y asumir la Presidencia de la Alianza para el Gobierno Abierto; preparar la cumbre mundial que tendrá lugar en Vitoria el año que viene; firmar un protocolo de actuación entre el INAP y el Consejo de Estado para mejorar la calidad normativa; aprobar el Estatuto de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 60

la Nueva Agencia Estatal de Administración Digital; iniciar los trámites para mejorar el acceso al empleo público de las personas con discapacidad, por lo cual recibimos el otro día un premio del CERMI y de la ONCE; preparar un marco normativo para asegurar la plena integración de las personas con discapacidad en el empleo público, y muchas cosas más, señorías. Todo esto en noventa y siete días.

Es un orgullo poder formar parte del Gobierno de España y poder hacer todas estas cosas. Y todo esto no forma parte de la conversación pública porque ustedes han decidido lo contrario; porque ustedes han decidido ocultar que España crece cuatro veces más que la media de la Unión Europea (**un señor diputado: ¡Madre mía!**); porque ustedes han decidido ocultar que España está batiendo récords de empleo y hay más de diez millones de mujeres con un empleo; porque ustedes no quieren hablar de que en España hoy suben las pensiones conforme al IPC mientras se rellena la hucha de las pensiones (**aplausos**); porque ustedes quieren esconder que hoy España bate récords en becas, en investigación, en ciencia (**un señor diputado: Y en impuestos**). Esa es la España real, eso es lo que pasa hoy en España, eso es lo que hace este Gobierno, y ni todo el ruido ni todo el fango del mundo lo van a tapar. Ustedes sigan a lo suyo, a engañar; nosotros vamos a seguir a lo nuestro, a gobernar bien.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

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

Tiene ahora la palabra el señor Muñoz Abrines, por un tiempo de cinco minutos.

El señor **MUÑOZ ABRINES**: Gracias, señora presidenta.

Señor López, ha presumido usted de su gestión en el ministerio. ¿Por qué no nos cuenta por qué, por ejemplo, en la gestión de los PERTE Chip de 12 200 millones de euros solamente han ejecutado 180? El 1,5%. ¿Está usted orgulloso de eso? ¿Está usted orgulloso, por ejemplo, de que, tal y como pone de relieve el prestigioso Índice del George Town, España ha pasado de ser el quinto país más seguro y de mejor calidad de vida para las mujeres a ser el veintisiete? ¡Viva el feminismo progresista! (**Aplausos**). Le recuerdo además que, de acuerdo con los índices de calidad democrática más relevantes —como V-Dem, *Freedom House*, *The Economist*, ahora que les gusta a ustedes mucho—, hemos perdido posiciones en calidad democrática. Le recuerdo —ya que habla usted de prosperidad— que hoy los españoles somos mucho más pobres que hace seis años. El año 2017 la renta media española representaba el 93% de la renta europea. Hoy es el 88%. Es decir, desde que ustedes gobiernan hemos perdido 5 puntos. Así que no presuma tanto, señor López, porque hay motivos para que agachen un poquito más la cabeza.

Pero veo que ahora que ya es secretario general del PSM ha decidido intervenir en esta Cámara como posible candidato a la Comunidad Madrid más que como ministro, difamando, por supuesto, a Isabel Díaz Ayuso; algo, por cierto, muy común en ustedes, que se olvidan de dónde cobran, como hizo Teresa Ribera, en cuanto se ponen otro objetivo por delante. Pero haga usted un mayor esfuerzo en sus argumentos, porque demuestra que desconoce completamente la historia y la realidad de la región madrileña, y no le digo ya de mi trayectoria. Ya que ha acusado falazmente de corrupción a la Comunidad de Madrid, permítame recordarle que a quienes están investigando —y esto no es un bulo— por organización criminal, blanqueo de capitales, cohecho, tráfico de influencias, delitos contra la Administración pública, prevaricación, apropiación indebida y corrupción en los negocios es a ustedes. A quien están investigando por el tema de *e-mails* no es a la Comunidad de Madrid ni a Miguel Ángel Rodríguez, es al fiscal general del Estado; un fiscal declarado no idóneo por el Consejo General del Poder Judicial y condenado por desviación de poder. Quienes tienen a ministros y organismos llenos de fango son ustedes. Quienes tienen decenas de cargos imputados o en lista de espera son ustedes. Así que, ya que habla usted de la corrupción de Isabel Díaz Ayuso, dígame un solo caso y en qué juzgado se está investigando una causa penal por corrupción contra el Gobierno de Isabel Díaz Ayuso. (**Aplausos**). No la hay. Lo que usted dice sí son bulos y trolas.

Ya que le gusta tanto meterse en los temas personales de la gente —el otro día le dijo al senador Serrano algo sobre si se tomaba *whiskies* o no sé qué—, a lo mejor a usted le gusta poner el acento en blanco. (**Risas y aplausos**). Usted, tras seis años en el gabinete y en el Gobierno, se ha convertido en un alumno aventajado del manual de propaganda totalitaria contra el adversario, trasladando sus actos, sus responsabilidades y su corrupción a los demás. Pero no se equivoque, señor López, porque solamente tiene usted que mirarse al espejo para ver el paradigma de la cobardía y de la mentira. Usted difama a la Comunidad de Madrid amparándose en su condición, de la misma forma que ha dejado sola y al pie de los caballos a Pilar Sánchez Acera. Mire, en vez de dedicarse a expandir tinta de calamar sobre los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 61

demás, lo que tiene que hacer son dos cosas: primero, preocuparse un poco más por su posible futuro judicial porque a lo mejor está más cerca que su candidatura a la Comunidad de Madrid y, segundo, contestar a todo lo que yo le he dicho, porque esto es una interpelación en el Congreso, esto no es una de esas entrevistas con aceites aromáticos que le hacen a usted en Televisión Española. **(Risas)**. No ha contestado nada sobre Barrabés; es curioso, porque esa es una parte muy importante. ¿Sabe lo que me contestó el Gobierno sobre eso? Que no valora informaciones periodísticas. Por lo tanto, si es una información, no es un bulo porque ambas cosas son incompatibles. Por lo tanto, yo me quedo con la respuesta oficial del Gobierno, que dice que es una información, pero no es un desmentido; por lo tanto, usted sí habló con Barrabés y está mintiendo aquí o ha mentido en sede parlamentaria. **(Aplausos)**.

Señor López, hace unos días usted prometió a los madrileños darles un Real Madrid-Barcelona. Pues primer gran error y primera demostración de su arrogancia. Gran error, señor López, porque en este partido usted es el visitante y, por lo tanto, no espere recibir el apoyo mayoritario de los madrileños. Y gran arrogancia también por su parte compararse con equipos de tal magnitud, porque le recuerdo que usted se presentó como candidato en Castilla y León y le dieron un revolcón, le recuerdo que usted fue el jefe de campaña de Ángel Gabilondo en el año 2015 y perdió, le recuerdo que usted también fue el jefe de campaña de Patxi López en el Congreso del PSOE contra Sánchez y volvió a perder, y le recuerdo que usted recibió el encargo de sacar a Begoña Gómez de la ecuación y fracasó. Y precisamente por ese fracaso le han enviado a Madrid, como penitencia y para que Sánchez le pueda devolver eso de 'este tío nos lleva al desastre'. **(Aplausos)**.

Así que, señor López, termino. Enhorabuena por formar parte de la galería de retratos de secretarios generales del PSM, una galería presidida por un cuadro muy simbólico *Saturno devorando a sus hijos*. Bienvenido. **(Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, puestos en pie)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Muñoz.  
Para concluir el debate, señor ministro, cuando quiera.

El señor **MINISTRO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA** (López Águeda): La verdad es que no son buenos ni los chistes; los chistes también son verdaderamente malos. En la galería de retratos del PSOE de Madrid hay personas tan ilustres como don Rafael Simancas, que debió ser presidente de la Comunidad de Madrid y no lo fue **(aplausos)** por lo que todos sabemos. Por cierto, también figura, como decía usted, Ángel Gabilondo, que tampoco fue presidente de la Comunidad de Madrid por un pacto con Ciudadanos, pero que ganó en la Comunidad de Madrid, fue el más votado en la Comunidad de Madrid. **(Aplausos)**. Yo por repasar, claro que sí. Es lo que pasa, es que se meten en unos charcos verdaderamente complicados. **(Risas)**.

Me preguntaba de salida, la primera pregunta que me hizo por intentar disimular que iba a hablar un poco de mi gestión, sobre el PERTE Chip. Alguien le habrá pasado una nota y me preguntaba por qué no se ha ejecutado el PERTE Chip. Yo se lo digo: porque las comunidades del PP son incapaces de ejecutar los fondos que le transfieren. **(Un señor diputado: ¡Aaah!—Aplausos)**. ¡Esa es la verdad, amigo! Ay, si es que se meten ustedes solos en las cosas. Luego me ha tratado de decir que hoy hemos devaluado la calidad de vida a los españoles, que viven peor, me ha dado una serie de datos. Resulta que diez millones de pensionistas españoles vivían mejor con el 0,25 que subiendo como suben ahora las pensiones, mucho mejor vivían. Los diecinueve millones de trabajadores que había con el señor Rajoy vivían mucho mejor con una reforma laboral que rebajó los salarios e hizo que los contratos fueran precarios que ahora que tienen contratos estables y hay más de veintiún millones de trabajadores. **(Aplausos)**. Resulta que al menos dos millones de españoles vivían mucho mejor cobrando 735 euros de salario mínimo que cobrando 1134 euros, vivían muchísimo mejor. **(Rumores)**. Tienen ustedes un problema siempre con la verdad, con la realidad. Yo entiendo que ustedes y la Comunidad de Madrid —que es experta en esto— se dediquen a financiar o subvencionar a medios y a seudomedios para contar una realidad paralela, pero como luego leen esos medios que ellos mismos financian, ¡se creen eso y, por lo tanto, no conocen la verdad! ¡Confunden su mundo con el mundo, señorías! Y ese es el problema del Partido Popular: ustedes dictan la noticia y luego se la leen y, por lo tanto, no se dan cuenta de que no salen de su círculo, de que no ven la verdad de las cosas.

Usted ha vuelto a mencionar a las personas que han podido estar en alguna investigación judicial —algunas, otras ni siquiera eso—, usted tira nombres. Yo le puedo decir que hay cuatro presidentes autonómicos del PP que suman más de cien años de condenas por corrupción. **(Aplausos)**. Yo le puedo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 62

decir que hay ministros condenados por corrupción, como Zaplana, como Rato, como Matas o como otros que no son ministros (**la señora Montesinos de Miguel: ¡Pero no en el ejercicio de sus funciones, querido!**), son presidentes autonómicos suyos, y usted colaboraba con él, como Ignacio González. ¿Qué tal? ¿Aprendió mucho con Ignacio González sobre corrupción? ¿Verdad que sí? Aprendió un montón. Estos son los datos, estos son los hechos y, una vez más, con la verdad por delante. Desde que anuncié mi intención de liderar el Partido Socialista de Madrid el Partido Popular ha decidido traermé todas las semanas a hablar de Madrid. Encantado, señorías. (**Aplausos**). Nos lo vamos a pasar muy bien, nos lo vamos a pasar muy bien. Ahora bien, vayan preparando las cajitas porque en tres años se van de la Comunidad de Madrid.

Muchas gracias. (**Risas.—El señor Pérez López: ¡Ja, ja, ese sí que es un buen chiste!—Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Socialista, puestos en pie**).

La señora **PRESIDENTA**: 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, A PETICIÓN PROPIA, DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE ANTE EL PLENO DE LA CÁMARA, PARA DAR CUENTA DE LAS ACCIONES REALIZADAS POR EL GOBIERNO DE ESPAÑA EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE COMO CONSECUENCIA DE LA DANA DE FINALES DE OCTUBRE DE 2024. (Número de expediente 210/000060).**
- **COMPARECENCIA URGENTE 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 POR QUÉ CONTINÚA EL CAOS FERROVIARIO EN ESPAÑA CON EL NUEVO EPISODIO DE OCTUBRE QUE AFECTÓ A DECENAS DE TRENES Y MILES DE PASAJEROS QUE QUEDARON ABANDONADOS, LA FALTA DE COORDINACIÓN ENTRE RENFE, ADIF Y LOGIRAIL Y CONOCER EL CALENDARIO QUE MANEJA EL MINISTERIO PARA REVERTIR LOS CRITERIOS DE PUNTUALIDAD, ASÍ COMO LOS PLANES EXIGIDOS POR EL CONGRESO. (Número de expediente 210/000049).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos ahora con la comparecencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible ante el Pleno de la Cámara. Se debaten acumuladamente las siguientes solicitudes de comparecencia: comparecencia, a petición propia, del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible para dar cuenta de las acciones realizadas por el Gobierno de España en materia de infraestructuras y servicios de transporte como consecuencia de la DANA de finales de octubre de 2024; y comparecencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, solicitada por el Grupo Popular, para informar sobre por qué continúa el caos ferroviario en España con el nuevo episodio de octubre que afectó a decenas de trenes y miles de pasajeros que quedaron abandonados, la falta de coordinación entre Renfe, ADIF y Logirail y conocer el calendario que maneja el ministerio para revertir los criterios de puntualidad, así como los planes exigidos por el Congreso.

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

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

Señorías, comparezco en esta Cámara para informar sobre dos cuestiones: en primer lugar, y a petición propia, sobre las actuaciones que hemos realizado desde el Gobierno en materia de infraestructuras y servicios de transporte como consecuencia de la DANA de finales de octubre de este año; y, en segundo lugar, a petición del Grupo Popular, acerca de la situación del sector ferroviario.

Con respecto a la primera de las cuestiones, el martes 29 de octubre de este año España sufrió la peor DANA en lo que va de siglo en diversas comunidades, entre las que resultó particularmente afectada la Comunidad Valenciana, con consecuencias especialmente graves y trágicas en determinados municipios y zonas de la provincia de Valencia. La intensidad de las precipitaciones, que llegaron a superar en algunos puntos los 600 litros por metro cuadrado en pocas horas, provocaron inundaciones en decenas de municipios con carreteras y vías cortadas, viviendas y negocios arrasados, así como enseres particulares y todo tipo de infraestructuras, tanto públicas como privadas, destruidas. Aunque ya lo he

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 63

hecho en varias ocasiones, quiero manifestar, una vez más, mis condolencias a las víctimas y la solidaridad con toda la ciudadanía que se ha visto afectada por esta tragedia. Ya han comparecido también en el Pleno de esta Cámara el presidente del Gobierno, la vicepresidenta tercera y el ministro de Política Territorial. Por ello voy a evitar en esta intervención repetir cuestiones que ya han sido explicadas y debatidas, y voy a centrarme en los efectos de la DANA sobre las infraestructuras y los servicios de transporte, así como las actuaciones llevadas a cabo para la recuperación de estas y los trabajos todavía en fase de desarrollo.

Comenzaré hablando de las infraestructuras viarias. Dentro de la Red de Carreteras del Estado, en la Comunidad Valenciana fueron dañadas o afectadas las siguientes infraestructuras cuya reconstrucción o puesta en servicio ya hemos iniciado y en algunos casos finalizado. En primer lugar, la autovía A-3 en el tramo de penetración a Valencia, tramo que se colapsó por los vehículos y depósitos de tierra o lodo arrojados. Los daños se localizaron en la zona de Loriguilla, en el talud de separación entre la A-3 y la rambla del Poyo. En segundo lugar, la carretera N-III, en la zona de Siete Aguas, donde se produjeron desperfectos a lo largo de 5 kilómetros en la plataforma y firme de la carretera, sus elementos de drenaje y barreras de contención de vehículos. En tercer lugar, las autovías V-30 y V-31, en Valencia ciudad, se vieron anegadas y colapsadas por el depósito de vehículos, tierra y lodos, además de diversos problemas en el diario anexo. En cuarto lugar, la autovía A-7, del Mediterráneo, donde se produjo colapso de la estructura de paso sobre el cauce del barranco del Gallego, afluente del barranco del Poyo, lo que inhabilitó 9 kilómetros de uno de los principales tramos del corredor mediterráneo, con un tráfico diario de más de 100 000 vehículos, de los cuales 20 000 son vehículos pesados. En quinto lugar, la carretera N-322 se vio afectada por la ruina de las explanaciones adyacentes a una estructura en Requena. Y en sexto y último lugar, se vio afectada la carretera N-330, donde se produjo la ruina de las obras de paso sobre los cauces de afluente de la Rambla de la Torre, en Utiel, y de la Cañada de la Rinconada o del Asno, en Landete, así como de las explanaciones adyacentes.

En conjunto, estas situaciones conllevaron que inicialmente hubiera 160 kilómetros de la Red de Carreteras del Estado cortados al tráfico en la Comunidad Valenciana. Los trabajos llevados a cabo por la Dirección General de Carreteras, que se siguen desarrollando, han permitido que desde el pasado 23 de noviembre todos estén abiertos al tráfico: 160 kilómetros recuperados en menos de un mes.

Las actuaciones desarrolladas han contado con la participación, solo en materia de carreteras, de 540 operarios, cuya labor debemos reconocer una vez más, y 250 máquinas sobre el terreno. La cuantía de las obras de emergencia hasta este momento en la Comunidad Valenciana, en materia de carreteras, asciende a 123,8 millones de euros.

Además de las afecciones en la Comunidad de Valencia, la DANA también provocó daños de menor entidad en los siguientes lugares. En Andalucía, daños en las provincias de Almería, Cádiz y Huelva. La afectación más importante está en la autovía A-7, en Balanegra, Almería, con la rotura de varias obras de drenaje transversal. En total, las obras de emergencia en Andalucía suman alrededor de 27,2 millones de euros, y, al igual que en el caso de Valencia, en apenas unos días se recuperó la circulación en la A-7, a la altura de Balanegra, con la construcción de un baipás y una rotonda que permitieron que el tráfico se reanudara. Ceuta también fue una comunidad afectada, con un importe aproximado de los daños de 3 millones de euros. Y Cataluña, donde, en total, en la provincia de Tarragona, han estado afectados por desprendimientos o inundaciones 14 kilómetros de autovía y 6 kilómetros de carretera convencional, todos ellos recuperados y en funcionamiento.

En el ámbito ferroviario, los daños más significativos se registraron en la línea de alta velocidad Madrid-Valencia y en las líneas de cercanías C1 C2 y C3, aunque también hubo afectaciones en la C5 y en la C6.

Respecto a la línea de alta velocidad, las mayores afectaciones estuvieron en el túnel de Chiva y en el túnel de Torrent. El primero de ellos quedó sin balastro, tanto en el mismo túnel como en unos 300 metros en la parte anterior y posterior de ambas embocaduras. El túnel de Torrent se vio anegado por agua y lodos, y se trabajó en los tramos afectados de la línea alta velocidad, recuperando su servicio el 14 de noviembre, es decir, prácticamente en quince días. Actualmente, los tres operadores del corredor han recuperado todos los servicios, tanto Renfe, como Ouigo, como Iryo, y ya se circula en ambos túneles al máximo de velocidad que permite la infraestructura.

En cuanto a la red de cercanías, las cinco líneas sufren afectaciones, siendo la C3 la más afectada. De menor a mayor grado de destrucción, las líneas C5 y C6, cuyos recorridos discurren desde Valencia hacia el norte de la provincia —la zona menos afectada por la DANA, pues allí apenas cayó agua—,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 64

su servicio se pudo recuperar a los pocos días tras las lluvias. La DANA, si no recuerdo mal, se produjo un martes y el sábado ya estaban funcionando las líneas C5 y C6. Destaca la interrupción del servicio por la caída de un camión en la vía entre Nules y Burriana, en la línea C6, Valencia-Castelló, quedando, tras su retirada, el tramo en vía única. Actualmente, esta línea C6, Valencia-Sagunto-Castelló, cuenta desde el 4 de noviembre con setenta y un trenes al día, en su mayoría al doble de su capacidad, mientras que en la línea C5 circulan ocho trenes por sentido al día.

En lo que se refiere a las líneas C1 y C2, sus recorridos discurren desde Valencia hacia el sur de la provincia, coincidiendo, precisamente, con las zonas más afectadas por la DANA, especialmente los tramos Valencia-Silla y Valencia-Silla-Alzira, de las líneas C1 y C2, respectivamente. El 13 de noviembre se recuperó parcialmente el servicio de las líneas C1 y C2 en los tramos Silla-Gandía y Moixent-Xàtiva-Carcaixent, respectivamente. El servicio entre Chiva y Valencia y entre Carcaixent y Valencia se ha realizado mediante autobuses. A partir del 28 de noviembre, la línea C2 aumentó desde Carcaixent hasta Alzira la cobertura de los servicios de ferrocarril, y desde ayer, martes 10 de diciembre, recuperamos el servicio ferroviario entre Valencia y Catarroja, de la C1 y la C2, manteniendo el autobús desde Silla para facilitar los desplazamientos y limitar los transbordos. Hemos trabajado con el objetivo de que las líneas C1 y C2 estén totalmente operativas antes de Navidad y puedo anunciarles que, si no hay ningún imprevisto, y espero que no lo haya, volverán a estar completamente operativas el próximo lunes 16 de noviembre.

Por último, en el caso de la línea C3, su recorrido discurre desde Valencia hacia el este de la provincia, coincidiendo con zonas altamente afectadas por la DANA. Como se señalaba anteriormente, se trata de la línea más afectada al tener viaductos colapsados que habrá que reconstruir. Gracias al importante esfuerzo realizado, mañana día 12, mucho antes de lo previsto, recuperaremos el servicio entre Valencia, Xirivella, Alqueries y Aldaia, manteniéndose el bus entre Aldaia, Buñol y Utiel.

Para el restablecimiento del servicio mediante autobuses donde aún no estaba recuperada la infraestructura, establecimos un plan alternativo de transportes que coordinamos con la Generalitat Valenciana a través de un grupo de trabajo generado para tal fin, donde también participa la Autoritat de Transport Metropolità de València, competente en la gestión y ordenación de servicios metropolitanos de transporte público.

Renfe, para prestar el servicio por carretera, llegó a contratar hasta 111 autobuses, que realizan 1022 circulaciones diarias, con una oferta gratuita de 56 000 plazas cada día para las tres líneas. Los autobuses realizan parada en todas las localidades de los corredores de servicios normalmente servidos por las cercanías, salvo en la localidad de Cheste, porque era materialmente imposible. Sin embargo, gracias al paso habilitado desde el pasado lunes por el ejército, los autobuses ya pueden hacer también parada ahí.

El presupuesto del servicio por carretera es de 11,3 millones de euros. Se ha tratado de paso muy importante en la recuperación de la movilidad en la zona metropolitana de Valencia, ya que 82 000 viajeros al día utilizan la red de cercanías. Por tanto, los servicios de autobús que establecimos y que son gratuitos han permitido que todas esas personas que se movían en cercanías puedan seguir haciéndolo, en este caso utilizando el autobús. Para la recuperación de la infraestructura ferroviaria están participando de media unas trescientas personas y 170 máquinas, con picos de hasta quinientos operarios, a los que nuevamente agradezco su trabajo y compromiso para la recuperación de la normalidad. Es decir, en definitiva, más de mil operarios entre carreteras y ferrocarril, y más de cuatrocientas máquinas han estado y están trabajando sobre el terreno para reponer las infraestructuras en un tiempo récord. Entre las tareas realizadas, se encuentran: la limpieza de aguas y lodos; la sustitución de materiales de vía donde ha sido necesario; la regeneración de plataforma en los lugares que se ha requerido; la revisión de cimentaciones de la catenaria, que, tengo que decir, han resistido muy bien; el bateo y perfilado de la vía; la reparación de caminos o la reparación de cárcavas y socavones en taludes. Se estima que el coste total de las reparaciones en el ámbito ferroviario ascenderá a casi 200 millones de euros. Y, por supuesto, vamos a seguir trabajando con este ritmo hasta la total recuperación de la red ferroviaria, en la que aún nos quedan 113 kilómetros que recuperar, un 33 % del total. Mañana, como les he dicho, tenemos previsto recuperar el tramo entre Valencia y Aldaia, en la C3, que suma 5 kilómetros.

Por otro lado, en el marco del Grupo de Respuesta Inmediata de Infraestructuras, en el que participamos junto con la Generalitat Valenciana y la Diputación de Valencia, esta semana se han puesto de manifiesto las grandes dificultades que tienen los ayuntamientos para poder reconstruir sus infraestructuras, y en concreto las vías, carreteras, puentes y pasarelas municipales. Es por ello por lo que en el seno de este grupo se acordó que tanto el ministerio como la Generalitat como la diputación colaborarían con los



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 65

ayuntamientos y se realizaría un reparto de actuaciones entre las tres Administraciones. Como primer paso para poder articular este apoyo, se ha tenido que aprobar la habilitación legal al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para actuar, a través de la Dirección General de Carreteras, sobre estas vías que no son de su titularidad. Para articularla, se incluyó en el Real Decreto Ley 7/2024, de 11 de noviembre, un artículo, el 74, en el que se incluye esa habilitación. Adicionalmente, para que ADIF y ADIFAlta Velocidad puedan realizar reparaciones similares en carreteras locales que discurren en el entorno de las vías férreas, donde es más conveniente que actúen por eficiencia y para garantizar la seguridad de la operativa ferroviaria, se ha incluido una disposición adicional en el Real Decreto Ley 8/2024, de 28 de noviembre. En la reunión del grupo de actuación inmediata del 18 de noviembre se acordó el reparto de las actuaciones en materia de infraestructuras, en general, que hará cada una de las Administraciones, y el 26 de noviembre se celebró la Comisión Ministerial de Transportes-Consellería de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio-Diputación de Valencia, que confirmó las actuaciones a realizar por el ministerio, con el objeto de proponerlas para que sean aprobadas por el Consejo de Ministros. Finalmente, el pasado martes fueron aprobadas en Consejo de Ministros.

En el caso de la Dirección General de Carreteras, hablamos de un total de dieciocho actuaciones en Almussafes, Beniparrell, Catarroja, Manises, Paiporta, Picanya y Ribarroja del Turia, cuya valoración se estima que asciende a unos 50 millones de euros. En el caso de ADIF y ADIFAlta Velocidad, son otras diecinueve actuaciones en Aldaia, Alfafar, Algemesí, Beniparrell, Buñol, Catarroja y Xirivella. De esta manera, y de forma global, entre las obras que ejecutarán la Dirección General de Carreteras y ADIF tendremos en marcha un total de treinta y siete actuaciones en doce localidades distintas —algunas competen tanto a carreteras como a ADIF—, con un importe total estimado de 54 millones de euros para afrontar la reconstrucción de infraestructuras de competencia no estatal en la provincia de Valencia. ¿Queda por hacer? Sin duda, pero también la foto de hoy dista mucho de lo que había hace poco más de un mes. Tenemos 385 millones de euros de actuaciones en marcha, 123 millones en carreteras y obras de emergencia, 50 millones en los acuerdos con Generalitat y diputación en carreteras, 200 millones en actuaciones en ADIF y 12 millones del Plan Alternativo de Transporte, y no vamos a escatimar en recursos para la reconstrucción de las infraestructuras y la movilidad en Valencia.

Quisiera concluir esta primera parte de la comparecencia compartiendo con sus señorías la reflexión que tuve oportunidad de hacer en el Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea que celebramos en Bruselas la semana pasada. Estamos convencidos de que los fenómenos meteorológicos extremos, como las inundaciones registradas en Valencia por la DANA o las sufridas hace poco en Centroeuropa, son ya parte de nuestra realidad y hemos de afrontarlas con determinación y con previsión. En España se ha producido un aumento exponencial de las pérdidas económicas debido a fenómenos meteorológicos extremos, que solo en 2023 ascendieron a 7000 millones de euros. Poco menos de tres años antes no superaban los 1000 millones, es decir, hemos multiplicado en tres años por siete el importe de los daños producidos por los fenómenos meteorológicos extremos. Por tanto, ahora ya no podemos conformarnos con reconstruir lo destruido, debemos prepararnos mejor, y por ello hay que empezar ya a computar en los presupuestos las necesidades de construcción de infraestructuras resilientes, y para ello necesitamos financiación. Es una de las cuestiones que trasladé claramente a Europa y tengo que decir que la receptividad fue muy alta, especialmente por parte del nuevo comisario de Transportes griego, pero también del resto de ministros de la Unión. Tenemos que adaptar las infraestructuras para que respondan a los fenómenos climáticos extremos, lo que va a incrementar los costes, y la Comisión Europea lo tiene que tener en cuenta. Quiero simplemente trasladarles la reflexión de los técnicos que sobre el terreno han visto cómo se han destruido y cómo han resistido algunas infraestructuras. La alta velocidad, comparativamente, ha resistido muchísimo mejor que la red de cercanías, y eso es debido a que los parámetros de construcción de nuestra red de alta velocidad son mucho más altos que los de la red convencional. Por tanto, es evidente que tendremos infraestructuras más resilientes si invertimos más y aspiramos a parámetros de calidad más altos a la hora de construir.

También es fundamental proporcionar a los profesionales del sector la capacitación necesaria para reaccionar rápido y de manera eficaz ante los retos del cambio climático. Es verdad que nuestros técnicos y nuestras empresas se han comportado con una inmensa capacidad de reacción. Explicaba antes que la construcción del baipás de la A-7 es un hito en nuestra ingeniería y en nuestra obra pública sin precedentes en la historia, y estoy seguro además de que sin posibilidad de que otros países de nuestro entorno hubieran acometido una obra de estas características en tan breve espacio de tiempo. Pero es evidente que desde el Gobierno tenemos que proponernos como una prioridad urgente integrar las variables

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 66

climáticas en el diseño, construcción, gestión y mantenimiento de las infraestructuras y establecer mecanismos de intercambio de información entre los Estados miembros, ya que compartir experiencias y aprendizajes nos va a permitir avanzar más rápido y de manera más eficiente.

El segundo motivo de mi comparecencia, a instancias del Grupo Popular, es la situación del sector ferroviario en nuestro país. La verdad es que tengo preparadas algunas reflexiones en relación con la petición, pero esta semana la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente, Transport & Environment, ha publicado su informe anual esta misma semana sobre la situación del ferrocarril en Europa. **(Muestra un documento)**. Analiza veinte países, veintisiete operadoras de toda Europa. Es una organización tremendamente prestigiosa, la componen cincuenta y tres organizaciones de veintiséis países, y es —recordarán ustedes— la organización que puso el dedo en la llaga con la diferencia entre las emisiones reales de los motores diésel y las que las compañías automovilísticas declaraban, lo que llevó a la situación que todos conocemos en la industria automovilística europea en relación con el diésel. Por tanto, es una organización que yo creo que merece la pena que sea tenida en cuenta por su rigor y por el carácter científico de sus análisis.

A resultados de ese análisis, esta Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente establece un *ranking* de compañías prestadoras de servicios ferroviarios. ¿Qué parámetros analiza para establecer ese *ranking*? Pues esencialmente son ocho: el precio del billete supone un 25% de la puntuación que recibe cada compañía en ese *ranking*; las tarifas especiales y reducciones reciben un 15% del total de la puntuación; la puntualidad y fiabilidad reciben un 15% del total de la puntuación; la experiencia de compra o de reserva, un 15%; la experiencia del viaje, un 10%; la política de compensación a los pasajeros por incidencias, un 10% de la puntuación y, por último, los trenes nocturnos y la conectividad ciclista del ferrocarril reciben, respectivamente, un 5% cada uno. Por tanto, el análisis es evidentemente multicriterio y analiza todos los aspectos de prestación del servicio ferroviario de esas veintisiete compañías europeas de veinte países de la Unión.

¿Qué puntuación obtiene nuestra operadora pública RENFE? Obtiene una puntuación de 6,4 sobre 10 y es la séptima de veintisiete en ese *ranking*. ¿Cuáles son los aspectos que penalizan más a Renfe para no estar más arriba en ese *ranking*? Fundamentalmente obtiene un cero en trenes nocturnos, no tenemos trenes nocturnos en España; obtiene un cero en conectividad ciclista, tenemos una mala conectividad ciclista y del ferrocarril, y obtiene un 4,8 en experiencia de compra o reserva, la famosa web de Renfe, que estamos cambiando. Fíjese que a mí, siendo el ministro, este 4,8 me parece hasta generoso. De no ser por esto, Renfe estaría más arriba en este *ranking*, aún así, un séptimo puesto de veintisiete desde luego no es una mala clasificación y sitúa a Renfe entre las mejores compañías prestadoras de servicios ferroviarios en Europa. La mejor puntuada es Trenitalia, con un 7,7 frente —como digo— a ese 6,4 de la operadora española. ¿Cuáles son los puntos fuertes de nuestro sistema ferroviario, de nuestra operadora ferroviaria en ese *ranking* que establece esta Federación Europea de Transporte? El más importante las tarifas especiales y reducciones, mérito de las decisiones adoptadas por el Gobierno de España y la mayoría de este Parlamento, que puntúan con un 8,8; la política de compensación a los pasajeros por incidencias, que puntúa un 7,5. Fíjense que aunque la política de Renfe en materia de indemnizaciones se ha reducido, se ha recortado, seguimos puntuando entre los mejores de Europa con nuestra política de compensaciones. La experiencia del viajero puntúa con 8,4 puntos en el *ranking* y el precio del billete con un 25%, aquí estamos en la media con un 6,4.

Vayamos al aspecto que sería objeto de esta comparecencia, que es el de la puntualidad, porque cuando se habla de caos ferroviario —yo creo que de manera extemporánea se sigue utilizando esta expresión que yo creo que nunca estuvo justificada, pero hoy desde luego menos que nunca— Renfe puntúa en materia de puntualidad con 7,4. ¿Esto es mucho o es poco? Es mucho a tenor del resultado del informe, puesto que la única compañía más puntual que Renfe en Europa es la suiza SBB, que puntúa con 7,8 puntos. La siguiente es Renfe empatada con la belga SNCB, que puntúan con 7,4, y los demás están en cifras bastante más bajas. Claro, es lógico que reflexionemos respecto a que ni Suiza ni Bélgica tienen una red ferroviaria comparable a la española y, por tanto, los datos de puntualidad de Renfe son especialmente positivos. No es lo mismo ser puntual en la red belga que serlo en la red española, que es mucho más extensa, mucho más compleja, con tres operadores simultáneos y con muchas obras en marcha. Por tanto, vayamos a la comparativa con los países que nos deben importar, que son los países equiparables a España. ¿Cómo puntúa Trenitalia, que, como les he dicho antes, es la mejor compañía europea según este *ranking* con un 7,7 de media? ¿Cómo puntúa en puntualidad Trenitalia? Con un 6,6. ¿Cómo puntúa la SNCF francesa? Con un 4,9. ¿Cómo puntúa la Deutsche Bahn alemana? Con un 2,5.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 67

¿Cómo puntúan nuestros vecinos portugueses, Comboios de Portugal, en materia de puntualidad? Puntúan con un 0,4. Es decir, yo creo que cuando se habla de cuestiones como la operativa ferroviaria lo mejor, más allá de las opiniones, que son todas respetables, es irnos a los análisis, a las cifras y a los datos, y este informe hoy, esta semana, completamente ajeno a España, de una asociación que tiene su sede en Bruselas fundada en 1989, es categórico y es determinante: en España no existe caos ferroviarios, pero si existiera, cómo están en Italia, cómo están en Francia, cómo están en Alemania o cómo están en Portugal, con un 0,4 de puntuación en materia de puntualidad.

Yo creo que debemos ser serios. Tenemos un gran servicio ferroviario en España, uno de los mejores. Claro que tenemos que mejorar. El informe nos da pistas, tenemos que incidir en algunos aspectos de nuestra red ferroviaria que son muy mejorables, tenemos que mejorar mucho esa experiencia de compras, seguramente algo los precios, pero creo que en conjunto podemos sentirnos orgullosos del sistema ferroviario español, de nuestra red ferroviaria y del servicio que presta nuestra compañía pública.

Muchas gracias. **(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 Palencia Rubio, por un tiempo de diez minutos. Cuando quiera.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Gracias, señora presidenta.

Le veo mala cara, señor Puente. ¿Es porque ahora su partido es el socio preferente de la ultraderecha en Europa? Yo creo que es usted consciente de que Sánchez lleva nuevamente a su partido a perder el Gobierno de España, como ya le reiteró usted cuando perdió la alcaldía de Valladolid, cuando dijo que no era su responsabilidad sino del presidente Sánchez. También puede ser porque le cuesta comparecer, hoy viene obligado por el Grupo del Partido Popular. El Gobierno no tiene ganas, lo sabemos, por eso agrupa comparecencias cuyos temas nada tienen que ver entre sí, y lo hace tarde y mal. Usted prefiere volcarse en una intensa campaña de lavado de cara en redes y medios de comunicación, intentando abrirse camino en su nueva carrera, la carrera por ocupar el lugar del mismísimo puto amo. Queda claro que en sus planes después de la riada, al igual que la de su pupila Ana Redondo, figuraba el lema: Ahora es nuestro momento. Antes de nada, quiero nuevamente mostrar, el nombre de mi grupo parlamentario, nuestro pésame, nuestra cercanía y nuestro cariño a todos los afectados de una u otra forma por la riada. **(Aplausos)**.

Hoy debatimos en esta comparecencia su gestión, no la de otros ministros ni la de otras instituciones, por eso es usted quien está aquí en este momento. De su intervención quedan muchas preguntas por responder, y espero que por primera vez conteste a lo que se le pregunta. Sobre el momento de la riada, cuando usted decidió cortar el tráfico ferroviario ¿por qué no dio también la orden de cortar las carreteras de su competencia, como la A-3 y la A-7, donde miles de personas quedaron atrapadas? Esa es la gran pregunta que usted hoy tiene que aclarar en este Parlamento sobre su gestión en el momento de la riada. Ya después de la riada, cortadas las comunicaciones por tren y carretera, ¿qué soluciones temporales adoptó su ministerio para la movilidad entre Valencia y el resto de España, especialmente Madrid? Son preguntas muy fáciles de responder, señor Puente.

En cuanto a las ayudas a los damnificados, en el Plan Valencia, elaborado por el Partido Popular, ya advertimos sobre el grave error que, pese a nuestras reiteradas presiones y peticiones, sigue sin corregirse: miles de damnificados han quedado excluidos de las ayudas directas porque no residen en las zonas afectadas, aunque estuvieran allí durante la riada. Un ejemplo claro es el sector del transporte, del que usted es su ministro, donde se calcula que el 50% de los camiones y empresas afectadas pertenecen a otras regiones de España. ¿Se compromete usted a incluir a todos los damnificados en las ayudas directas independientemente de su procedencia dentro de España? La respuesta es fácil: sí o no. **(Aplausos)**. Y a un mes y medio de la tragedia, la Consejería de Medio Ambiente e Infraestructuras de la Generalitat ha estimado en 2600 millones el coste de reconstrucción de las infraestructuras de carácter autonómico. En el Plan Valencia el Partido Popular fijamos que el Gobierno de España debería asumir el 50% de la reconstrucción. ¿Cuál es el importe que usted, señor ministro, prevé como ayuda económica para la reconstrucción de infraestructuras públicas de titularidad de la Generalitat? También en este plan el Partido Popular propone la exención de la tarifa del abono transporte a la población durante seis meses; eso sí, también ampliables. ¿Contempla el ministerio incluir la gratuidad del abono transporte en las zonas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 68

afectadas? Usted mismo, en su gira mediática, reconoció que fueron prudentes en los plazos para no pillarse. Por tanto, ¿por qué presume de cumplir unos plazos que usted mismo exageró?

Vayamos a la segunda parte de su comparecencia. Usted dijo la última vez que se le interpelló en esta misma tribuna que el tema del caos ferroviario le cansa —igual que le cansa mi intervención, que es incapaz de mirar; lo que nos cansa a los españoles es el caos continuo que seguimos sufriendo cuando viajamos en tren. Lo que realmente nos agota a los españoles es ese estrés insoportable de viajar en tren con retrasos, sin aire acondicionado, sin calefacción y con aglomeraciones. ¡Qué caos continuo, de verdad, señor ministro! Se cumplen casi dos meses del accidente de Atocha, usted no ha comparecido hasta hoy y sigue sin responder a dos preguntas clave: ¿por qué se usó el tramo con más pendiente de la red de alta velocidad en España para remolcar el tren y por qué se realizó la maniobra habiendo tráfico de pasajeros? Mire, señor Puente, el caos vivido a mediados de octubre con 16 000 pasajeros y decenas de trenes afectados no es algo puntual, es una clara radiografía de cómo es usted, de su verdadero yo, ese que intenta esconder ahora con su operación para llegar a la Moncloa. Esa radiografía muestra tres carencias graves. Falta de humildad, porque es incapaz de reconocer el problema del caso ferroviario; si no reconoce la enfermedad, difícilmente podrá usted aplicar el tratamiento adecuado. Ya sabe que no hay más ciego que el que no quiere ver. Falta de capacidad de gestión, porque dice que va a retirar el tren accidentado de los túneles de una manera inmediata, y su concepto de inmediata es que tarda un mes en darse cuenta de que no lo puede hacer con medios propios y tiene que pedir ayuda a empresas privadas y aún hoy, casi dos meses después, no se puede circular por la vía del tren. Falta de liderazgo, porque usted, en plena crisis, prefirió huir a Lugo de mitin y a comer empanada.

Luego está su otra faceta, que es la de ignorar los mandatos de esta Cámara. El día 10 de octubre una mayoría amplia de este Parlamento le pidió volver a los criterios anteriores de puntualidad e indemnizaciones para los viajeros en Renfe. El 16 de octubre este Parlamento le instó por mayoría a elaborar en un mes un plan de choque para paliar el caos ferroviario y un plan de atención urgente a los pasajeros en caso de incidencias extraordinarias. ¿Ha hecho usted algo de esto? ¿Va a hacer oídos sordos a este Parlamento y sus mandatos? Una cosa está clara, que a soberbia no le gana nadie. Reconózcalo, no tiene ningún interés. Su ministerio se ha convertido en escribir tuits insultando y bloquear a los que le llevamos la contraria. Esto no es serio y para esto no le pagamos, señor Puente. **(Aplausos)**.

Tampoco es serio tener un Gobierno asolado por la corrupción, donde usted tiene un puesto preferente de privilegio: Begoña, la mujer del presidente, imputada; David, el hermano del presidente, imputado; Ábalos, la mano derecha del presidente, imputado; Koldo, el hombre de confianza del presidente, imputado; García Ortiz, el fiscal del presidente, imputado; el ministro Torres en la cuerda floja, a punto de serlo, y así hasta diez ministerios implicados en problemas judiciales, incluido el suyo. El verdadero nexo corruptor de este entramado no es Aldama, el nexo corruptor es Pedro Sánchez, el mismo que ustedes intentan proteger a toda costa. **(Aplausos)**. Están hasta el cuello de corrupción y, no se equivoque, van a caer uno a uno; nadie se salvará, usted tampoco. Su ministerio lleva acumulando casos que dejan en evidencia no solo su ineficacia, sino también una alarmante falta de ética. Dio su confianza en el cargo a personas que luego fueron imputadas y aún no ha explicado el porqué. Hizo un intento de limpiar la casa, para aparentar una diferencia con su antecesor, pero se rindió rápidamente. Decidió mantener colaboradores cuestionables, como si el desorden fuera algo aceptable en un Gobierno donde gran parte del Consejo de Ministros está vinculado a la corrupción. No intente engañar, usted tiene los mismos usos y costumbres que su antecesor Ábalos. Y ya le digo que ha tenido un buen maestro en corrupción. ¿No me cree? Pues escuche. ¿No recuerda cómo y a cuánto compró un piso de lujo a precio de ganga en la mejor zona de Valladolid en 2013? Nada que envidiar a la casa de la Castellana que quería Ábalos. A Ábalos y a usted les gusta el tren de vida lleno de lujo, en especial en verano; sin gastar, eso sí, un euro de su bolsillo, pagado por empresarios a los que adjudicaron contratos. ¿Recuerda? Yate de lujo en Formentera, alojamiento en la milla de oro de Marbella, vehículo de alta gama para sus vacaciones... Otra cosa en común que tiene con Ábalos es cómo pagaban sobrecostes de más del 700% en la compra de mascarillas al ofertado inicialmente. Eso sí, a empresarios amigos suyos que luego le regalaban privilegios para su disfrute. Esta semana se ha apresurado a intentar salvar a su Gobierno sobre las mordidas que se habrían trincado en 128 contratos públicos en el Ministerio de Transportes. Su burdo intento por desmontar a Aldama se ha quedado en eso, en un intento. Cómo será que en menos de tres días usted ya tiene la respuesta, y yo le pregunto: ¿pone la mano en el fuego porque no se cobraron mordidas en ningún contrato? Si ha dicho la verdad la respuesta es fácil: sí; si no contesta es que usted nos ha mentado a todos. **(Aplausos)**. Porque las mordidas se producen en los modificados de los contratos, en las adjudicaciones e incluso en la no

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 69

ejecución de la totalidad de las obras contratadas. Su investigación ha sido tan completa que se ha olvidado el contrato que ya está judicializado y que prueba que Aldama dijo la verdad. Una de las mordidas denunciadas por Aldama ya está siendo investigada en mi tierra, en la Audiencia Provincial de Ávila, pese a los intentos de la Fiscalía por evitarlo, y qué raro, una adjudicación por más de 25 millones de euros donde en los audios —sí, en los audios— se escucha al director general de Carreteras de Ábalos intentando amañar la adjudicación de un contrato de mantenimiento y conservación. Este es el director de Carreteras que fue señalado por Aldama al Supremo, Javier Herrero, del clan navarro de Santos Cerdán, pero que aparece también en la trama, por ejemplo, en el viaje que organizó Air Europa con Ábalos y Aldama a Georgia. Otra casualidad para ustedes, para nosotros no. Usted mintió el 6 de diciembre porque hechos como este demuestran las mordidas. Le repito, si usted lo tiene tan claro, ¿pone la mano en el fuego porque no se cobraron mordidas en su ministerio? Insisto, la respuesta es sencilla: sí o no.

Termino, señora presidenta. Señor ministro, fíjese si está haciendo mal su trabajo que tiene un historial difícil de ignorar. Ha sido reprobado por el Congreso, reprobado por el Senado y reprobado por los ciudadanos. ¡Cómo será la cosa, escuchen bien, para que sea usted el ministro peor valorado según el CIS de Tezanos! El interés de este Gobierno parece estar puesto únicamente en las víctimas de hace ochenta años, a las que utilizan, eso sí, como cortina de humo para tapar su corrupción, mientras ignoran al resto: a las víctimas del terrorismo pactando con Bildu, a las víctimas de las agresiones sexuales liberando y reduciendo penas a sus agresores y a las víctimas de la riada de hace un mes y medio abandonándolas a su suerte. ¡Qué indecencia y qué vergüenza, señor ministro! ¡Qué indecencia y qué vergüenza de presidente!

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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.

Señor ministro, creía que después de conocerle en su gestión y en sus comparecencias a lo largo de este año como ministro, usted ya no podía sorprenderme más, pero hoy nos ha sorprendido a todos diciendo que en los ferrocarriles españoles no hay caos. A mí lo que me parece es que lo que tiene usted es una enorme falta de empatía respecto de todos esos usuarios que hemos visto sufrir en las vías **(aplausos)**, bajarse de trenes parados, tener que esperar durante horas hacinados y sufriendo situaciones absolutamente insoportables. Yo creo que merecen algún tipo de consuelo por parte del ministro. Reconocer aquí públicamente que no hay caos en los servicios ferroviarios españoles pues, hombre, me parece como mínimo una falta de consideración y de respeto.

Vamos a ceñirnos a la cuestión. Hace unas semanas, cuando usted compareció aquí a petición de los diferentes grupos parlamentarios para dar cuenta de la situación tan tremenda de caos que vivían los servicios ferroviarios españoles, usted se quejaba porque decía que tenía que dar muchas explicaciones y que le resultaba tedioso. Hoy ha venido usted a hacer la comparecencia de la redención. Hoy usted viene aquí a redimirse de esas dos reprobaciones por su gestión desastrosa al frente de los servicios ferroviarios durante todo este año. Aprovecha esta comparecencia para presumir de su gestión y para decir que ha tardado doce días, en un récord histórico, en recuperar algunas de las infraestructuras. Mire, ministro, esa era su obligación. Era su obligación, como ministro, acudir a responder y a recuperar las infraestructuras que se habían dañado como consecuencia de la DANA. A mí me parece que presumir del trabajo de otros no es justo. Por eso, quisiera ofrecer un justo reconocimiento a los trabajadores, a los técnicos y a los operarios, personas anónimas que no son aduladas en las redes —como a usted, que le han llamado el Superman de las vías—, que han trabajado sin descanso y que, sin su trabajo, esta recuperación hubiera sido imposible. Por eso, quiero expresar mi agradecimiento a todos ellos. Usted ha venido a presumir de cómo el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha recuperado las infraestructuras en un tiempo récord, pero nosotros no queremos olvidarnos de que usted forma parte de un Gobierno que ha hecho una gestión desastrosa de esta DANA y que no ha estado a la altura. Cuando esto se produjo, ustedes no asumieron el mando único de todas esas operaciones de respuesta cuando debían hacerlo, porque así lo exigía la ley. No decretaron la movilización general de las Fuerzas Armadas, lo que dejó absolutamente abandonados a muchísimos municipios, a los treinta y seis municipios afectados, en muchos de los cuales no se vio un solo soldado. Le recomiendo que escuche el sobrecogedor relato del escritor Santiago Posteguillo hace unos días en el Senado, donde expresaba claramente su

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 70

sentimiento de cómo se sintió solo y abandonado ante una catástrofe de esta magnitud. No han establecido un sistema ágil ni suficiente de ayudas directas a los perjudicados. Ustedes, en un principio, ofrecieron ayudas a la compra de vehículos que parecía ser beneficiosa, pero que, a la larga, solamente llegará al 30% de los afectados, cuando hay más de 120 000 vehículos afectados. Además, la mayoría de las ayudas que ustedes han ofrecido son avales y créditos a devolver. ¿Puede explicarnos cómo es posible que haya empresas privadas que hayan sido más ágiles en la oferta de sus ayudas a sus empleados, incluso a algunos de los vecinos afectados, que el propio Gobierno? ¿A usted no le causa un cierto estupor esta situación? Señor ministro, hoy se ha referido a muchas de las zonas afectadas, a la colaboración que van a emprender para solucionar los problemas que tienen muchos municipios, pero, hoy, un mes después, hay muchísimos municipios que siguen todavía sin agua, sin luz, con fango en las calles y con casas absolutamente destruidas. Aquí, sinceramente, quiero hacer una mención especial a los voluntarios, que han demostrado una solidaridad conmovedora y una eficacia admirable en la respuesta de atención a las personas damnificadas. **(Aplausos)**. Solo del grupo de Arganda surgieron toneladas de ayuda que llegaron directamente a los afectados.

Pero, vayámonos al principio de esta historia, ministro. ¿Qué tal por la India? Porque, cuando la riada se produjo, usted estaba en la India. Cuando alguien hace un viaje de Estado sería de consideración venir a dar explicaciones. Díganos, ¿qué nos ha traído de la India? ¿Nos ha traído algún contrato millonario para nuestras empresas? ¿Algo que sea positivo para las infraestructuras españolas? Hemos leído que han llegado a algún tipo de acuerdo de compraventa de material ferroviario, y la verdad es que nos hemos asustado, porque hemos pensado que, quizá, lleguen antes los trenes de alta velocidad a la India que a Extremadura. No sé qué pensará el señor César Ramos, que está aquí. Si los extremeños han oído que a usted le llaman el Superman de las vías, se deben estar preguntando por qué tarda tanto en llegar la alta velocidad a Extremadura. Mientras usted disfrutaba con el presidente del Gobierno de los fastos del viaje, la gente de Paiporta se ahogaba, señor ministro, la gente de Paiporta se ahogaba. Y, ¿sabe por qué? Porque la ministra Ribera se negó a encauzar el barranco del Poyo. Usted, al volver, dijo una cosa interesante: Parte de las muertes se podían haber evitado. Ya sabe que yo, cuando tiene razón, se lo reconozco, y en este caso usted tenía razón, parte de las muertes se podrían haber evitado si se hubiera canalizado el barranco del Poyo, que estaba presupuestado. Había una dotación presupuestaria para hacerlo de 150 millones de euros, que no se ejecutó porque la ministra Ribera lo paralizó y que, en estos momentos, nos va a costar más de 6800 millones de euros, señor ministro. Eso podría haber salvado muchas vidas, pero ustedes tampoco han querido asumir su responsabilidad ni dar explicaciones por ello.

Cuando nos habíamos convencido de que el ministro, que acostumbra a despreciar a sus detractores en las redes, había desaparecido en mitad de la DANA, resulta que ha vuelto usted a las andadas. ¿Sabe por qué? Porque su ministerio está centrado en el foco de la corrupción, de lo que tampoco quiere dar explicaciones, más allá de una leve explicación tuitera. En Hacienda hay un listado en el que se enumeran más de 128 contratos públicos adjudicados a constructoras entre 2018 y 2021, por un total de 54 millones de euros, en los que se apunta el cobro de mordidas y comisiones. ¿Nos va a dar explicación de ello, señor ministro? ¿Va a asumir alguien las responsabilidades? Porque creemos que es una situación muy grave. Y, claro, hemos vuelto a oírle decir que no hay caos ferroviario. Eso también se lo oímos decir este verano, señor ministro. Este verano usted nos dijo que no preveía ningún caos y sufrimos el caos ferroviario más grave de la historia de los ferrocarriles españoles. Ahora sabemos que es porque los ministros anteriores se habían dedicado a practicar la corrupción desde el ministerio y a hacer cosas que no debían. Pero, ahora, estamos en un momento en el que se acerca la Navidad, ministro, y los españoles tenemos esa costumbre de viajar para ver a nuestros familiares y de movernos de un lado a otro. ¿Nos va a garantizar usted que los servicios ferroviarios, aeroportuarios y portuarios van a estar al nivel que dice ese informe que usted nos acaba de leer o nos va a volver a engañar otra vez, como este verano, para decirnos que no se preveía ningún caos y, después, vimos cómo los usuarios de los servicios ferroviarios se veían en situaciones absolutamente desastrosas? ¿Nos puede explicar por qué un ministerio que ha sido capaz —y eso también se lo reconozco— de reconstruir en tiempo récord las infraestructuras dañadas por la DANA, es incapaz, tras seis años de Gobierno, de hacer funcionar las cercanías de Madrid o Barcelona de las que depende el trabajo diario de muchísimos españoles? Usted ha dicho que ha invertido mucho, pero lleva seis años gobernando y las cercanías de Madrid y de Barcelona siguen funcionando fatal, y como solución lo único que ha propuesto es transferirlas a las comunidades autónomas. Eso no es garantía de que gestionen mejor, ministro.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 71

¿Nos puede decir por qué después de seis años de Gobierno se incumplen sistemáticamente, por parte de su ministerio, los plazos de ejecución en el corredor mediterráneo y en el corredor atlántico, en una ejecución lenta que exaspera a todos los empresarios que necesitan de esos corredores para garantizar la competitividad de sus empresas? ¿Por qué los españoles tenemos que sufrir el deficiente mantenimiento tanto de las carreteras como de las vías férreas? ¿Por qué no cumple los compromisos de puntualidad? Se ha referido a que en Europa nos puntúan muy alto, en cuanto al pago de las compensaciones a los incumplimientos por parte de los servicios ferroviarios, pero, créame que en el sentir mayoritario de los españoles no es así. Y ¿qué pasa con la seguridad, ministro, nos puede garantizar que no se van a producir más descarrilamientos? Porque lleva usted el récord; son veinticinco descarrilamientos durante este año, y la seguridad es algo muy importante para todos aquellos que usamos el tren a diario. ¿Qué va a hacer? Aparte de lo que ya ha hecho, cuéntenos qué es lo que tiene previsto hacer, que es lo importante para todos. A los españoles no nos interesa cómo funcionan los trenes en Italia, en Alemania o en Bélgica; eso nos da igual. A nosotros lo que nos interesa es que nuestras cercanías sean puntuales y que nuestros trenes AVE lleguen a tiempo para garantizar que podamos acceder a nuestros puestos de trabajo.

No está usted en condición de presumir de nada, señor ministro; créame que no está en condiciones de presumir de nada. Para ejemplo, en la gestión de esta crisis, el que han dado los voluntarios, esos que se arremangaron desde el primer día y fueron a atender a las personas a las que vieron sufrir. No vimos ninguna empatía por parte del Gobierno de Pedro Sánchez; hicieron todo el cálculo político del que fueron capaces antes de atender a quien estaba sufriendo una situación absolutamente desastrosa. Para ejemplo el de los operarios, sí, de la Dirección General de Carreteras y a todos aquellos que han trabajado de sol a sol para atender las necesidades de las personas afectadas y poner al día las infraestructuras. Y, para ejemplo, la paciencia infinita de los afectados, que hoy siguen desesperados y decepcionados por este Gobierno. Mire las redes, ministro, aparte de escribir en ellas, mire las redes y vea las fotografías y los vídeos que se siguen publicando. Están decepcionados y desesperados, y lo dejaron bien claro el día que al presidente del Gobierno se le ocurrió aparecer por Paiporta, a donde estoy segura de que no se le va a ocurrir volver.

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 Ibáñez Mezquita por un tiempo de diez minutos.

El señor **IBÁÑEZ MEZQUITA**: Moltes gràcies, senyora presidenta. Senyor ministre, en açò —i sap que el meu grup ha sigut molt crític amb la seua gestió— ho ha fet bé. I vull donar-li les gràcies per la gestió en la reparació de les infraestructures danyades per la DANA, però també en la comunicació, i és que enmig del caos, enmig de la incertesa, enmig del dolor, comunicar, explicar que les coses van a poder funcionar, donar un poc d'esperança és fonamental, sobretot perquè és radicalment contrari a la gestió i a la comunicació que va fer el Govern de la Generalitat.

El portaveu del Partit Popular ha dit que ací se burlen de les víctimes del terrorisme. I, miren, hi han algunes fotos que acompanyen sempre: acompanyarà sempre la història Zaplana burlant-se de les víctimes de l'11-M, Rita Barberà burlant-se de les víctimes de l'accident del metro i vostès ara afegiran esta fotografia. Miren bé: és vostè, senyor Tellado, aplaudint el senyor Mazón. I la meua pregunta és: què aplaudien? Aplaudien haver col·locat un exportaveu de Bunyol del PP condemnat per estafa a coordinar els bombers de la diputació mentre que quan era la DANA no teníem qui coordinara. Aplaudien que, mentre els bombers van rescatar a les 6:40 del matí en Requena la primera persona, l'alarma no va sonar fins les 8:11 perquè ningú trobava el senyor Mazón? O pitjor, aplaudíeu l'alcalde de València, que no va mobilitzar els bombers especialistes en busseig mentre els veïns arrencaven les cortines per fer cordes i poder salvar a la gent? A eixa gent aplaudien vostès? O, en canvi, aplaudixen que els amics de la Gürtel ja estan forrant-se amb els contractes que vostès donen? O aplaudíeu el president de la Diputació de València, que diu que ha esborrat tots els missatges i les cridades del dia de la DANA? O l'exconsellera Pradas —a ella crec que no—, que diu que va intentar localitzar tres voltes el senyor Mazón aquell dia i ningú li agarrava el telèfon? Per cert, en este país, que la Fiscalia actua sempre molt ràpid, ho diu, que ha esborrat totes les proves i no passa res —jo me preocuparia. O, en canvi, aplaudixen vostès que han canviat la llei per poder fer hotels a 200 metres de la platja en plena DANA perquè volen que Gandia se parega a Manhattan? No ho sé. Probablement, vostès aplaudien la indolència, la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 72

negligència d'un Govern, presidit pel senyor Mazón, que no reconeix que hi havia 224 morts evitables, i per això passaran vostès a la història.

Miren, la DANA ens ha deixat un aprenentatge clar, i és que urgeix avançar en la descarbonització del transport, apostar per un país de trens i fomentar l'ús de la bici. I per això, senyor ministre, cal deixar enrere —vostè, que diu ací que li agrada fer cas als científics, als experts, a la política comparada— les infraestructures contaminants com l'ampliació del port de València o l'ampliació de l'aeroport de Manises, perquè això és incompatible amb la bona gestió. Perquè, senyor ministre, no volem conformar-nos amb un govern que gestiona bé la catàstrofe; volem, necessitem un govern que és capaç de previndre, un govern que és capaç de prioritzar sempre el dret a la vida, perquè és conscient que l'emergència climàtica només té una solució, que és decreixer, mitigar i donar certeses.

De forma breu. Vostè apuntava que no cal només reposar allò que existix, hem de fer infraestructures més resilients, i amb això hi estic d'acord. Per tant, crec que és important que eixe aprenentatge es pose en marxa, sobretot ara que vostè ha demostrat que l'obra pública pot ser àgil i eficient. Espere que això li servisca també per al tren Gandia-Dénia o per a la variant de Torrellano. I és que cal aprofitar les conseqüències de la DANA per a renovar i electrificar la línia València-Utiel —Encara hi havia fusta del segle XIX— i recuperar la línia a Camporrobles, així com duplicar la línia a Bunyol. Proposem una millora per a les comunicacions de l'Horta Sud amb una nova estació a Beniparrell, la creació d'un nou servei València-Silla que complemente l'actual i permeta que els veïns i veïnes de l'àrea metropolitana puguen moure's millor, més freqüències i tardar menys, així com la creació de noves estacions a Xirivella o al polígon de Riba-roja. I, sí, és que la DANA ens ha ensenyat que hem de tindre una mobilitat sostenible, millor. Però també, senyor ministre, urgeix soterrar les vies d'Alfajar, Benetússer i Sedaví, per alleujar dolor, per alleujar l'angoixa i aportar la esperança a un barri que està completament devastat, que només hi ha apocalipsi, tristesa i cap certesa ara mateix. Jo sé que vostè no és partidari del soterrament de les vies. Jo tampoc. De fet, li he de dir que em sembla bé que al meu poble, a Vila-real no posen en marxa el soterrament de l'estació, sinó una solució diferent, i jo m'alegre. I probablement fins hi ha gent que diga: «Home, el soterrament sempre és millor.» Clar, però la política és prioritzar. Per això li dic que no li ho demane per al meu poble, a on ho demanen, sinó que ho demane per a la realitat d'un barri, en Alfajar, en Benetússer i Sedaví, que necessita que totes i tots donem una solució millor, perquè, si no, l'odi de l'extrema dreta serà l'única sortida per a aquesta realitat. Més enllà de solucions tècniques, aportem també esperança política.

L'aprenentatge de la DANA també ha demostrat que cal repensar la ciutat de València, que no pot viure d'esquenes a la seua àrea metropolitana. I això ho han de fer totes les administracions, des de la local, l'autonòmica a l'estatal. I, per tant, li he de dir que els propers pressupostos generals de l'estat han d'incorporar fins als 50 milions d'euros per a l'Autoritat Metropolitana de València, el que permetrà millorar el transport del dia a dia de la quotidianitat. I també recuperar la línia València-Sant Isidre fins a l'estació del Nord sense haver d'anar a la Font de Sant Lluís, el que suposarà que la gent tinga mitja hora al dia més que no haja de perdre penjada en un tren.

I, per últim, també em crida l'atenció profundament l'absència de mesures vinculades al foment de la bicicleta, tant per a la gent que l'ha perduda en la DANA com per aprofitar per a un canvi de model de la manera en la qual ens movem. I és que, efectivament, les infraestructures de la bici van aguantar molt bé la DANA, aquelles que tot el món recorda ara com la passarel·la de la solidaritat. Per tant, plantejar-nos açò a les carreteres és important.

Però, senyories, hui hem de parlar d'alguna cosa més que de trens, carreteres o bicicletes; hui hem de parlar de si som un país que està disposat a repensar-se, un país que està disposat a assumir que el canvi climàtic és una realitat i que ja no val només no negar-lo, sinó que no podem tindre polítiques retardistes que no assumisquen que cada dia perdut fa que les DANAs no passen cada quatre anys, sinó que passen cada volta d'una manera molt més ràpida. I dol que ací, que hauríem d'estar tenint aquest debat, un debat que promoció el transport públic de qualitat front a l'ús del cotxe privat, que hem vist com açò ha tingut un impacte important en la DANA, haguem d'estar ací desmentint bulos, haguem d'estar ací desmentint la poca vergonya d'aquells que volen manipular el que va passar el dia 29 d'octubre. I és que mentre la gent s'ofegava, mentre la gent havia de socórrer al veí o a la veïna per intentar no morir-se, el senyor Mazón, que hui encara és president, no estava al seu lloc. I, per tant, no ens cansarem mai de demanar la dimissió d'un president il·legítim, d'un president que està fugat, d'un president que no és capaç d'ensenyar el seu llistí de trucades —que no se preocupe perquè els tribunals no ho destruiran—, un president que no va en cotxe oficial, y no porque sea del 15M, sinó perquè intenta amagar-se dels



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 73

periodistes i de la gent. Perquè, efectivament, al País Valencià, al meu país, no hi ha ningú, haja votat al PP, haja votat a VOX —per molt que vostès pensen que açò no va amb vosaltres—, òbviament, els que hem votat a Compromís o al Partit Socialista, que tinga cap dubte que hi va haver una persona negligent, que hi va haver una persona que no va estar al lloc on havia d'estar, que és el senyor Mazón, un senyor que encara és president, perquè l'extrema dreta vol, perquè, si no, no tinguen cap dubte que ja no estaria. I, per tant, ací és on estem, on se separen les aigües, entre la dreta i l'extrema dreta, que és capaç d'aprofitar una DANA per repartir-se un botí de contractes milionaris, de posar dolor a les famílies, de negar l'evidència, de llevar controls a la gestió pública, o una alternativa de país, una alternativa de país que ha de ser més justa, que ha de ser més verda, que ha de ser de proximitat, perquè la DANA també ha demostrat que qui coneix el terreny pot actuar millor. I, per tant —amb açò acabe, senyora presidenta—, no és només una qüestió de que volem tindre un país de trens que funcionen bé, no només quan ve la DANA, i, per tant, hi ha moltes coses a millorar, senyor ministre, sinó que volem tindre un país que tinga un president o presidenta que no haja d'amagar-se, que no haja de fugir i que no ens done vergonya a tots els valencians i les valencianes.

Gràcies.

*Muchas gracias, señora presidenta.*

*Señor ministro, esto —y sabe usted que mi grupo ha sido muy crítico con su gestión— lo ha hecho bien y quiero expresar mi agradecimiento por la gestión en la reparación de las infraestructuras dañadas por la DANA y también en la comunicación, y es que, en medio del caos, en medio de la incertidumbre, en medio del dolor, comunicar y explicar que las cosas podrán funcionar, dar un poco de esperanza, es fundamental, sobre todo porque es radicalmente contrario a la gestión y a la comunicación que realizó el Gobierno de la Generalitat.*

*El portavoz del Partido Popular —se ha dicho— se burla de las víctimas del terrorismo, y hay algunas fotos que acompañarán siempre la historia, como Zaplana burlándose de las víctimas del 11M, Rita Barberá burlándose de las víctimas del accidente del metro y ustedes añadirán esta fotografía. (Muestra una fotografía). Miren bien. Es usted, señor Tellado, aplaudiendo al señor Mazón. (Aplausos). Mi pregunta es: ¿qué aplaudían?, ¿aplaudían haber colocado a un portavoz del PP condenado por estafa a coordinar a los bomberos de la diputación mientras cuando hubo la DANA no tenían quién coordinará?, ¿aplaudían que, mientras los bomberos a las 6:40 de la mañana rescataron a la primera persona, la alarma no sonó hasta las 8:11 porque nadie encontraba al señor Mazón o, perdón, a la alcaldesa de Valencia, que no movilizó a los bomberos especialistas en buceo mientras los vecinos arrancaban las cortinas para hacer cuerdas y salvar a la gente?, ¿a esa gente aplaudían ustedes?, ¿o aplaudían que los amigos de la Gürtel ya están forrándose con los contratos que ustedes conceden?, ¿o al presidente de la Diputación de Valencia qué dice que ha borrado todos los mensajes del día de la DANA?, ¿o a la exconsejera Pradas —a ella creo que no—, que dice que intentó localizar tres veces al señor Mazón aquel día y nadie le cogía el teléfono? Por cierto, en este país, que la Fiscalía actúa siempre muy rápido, decir que ha borrado todas las pruebas y no pase nada, a mí me preocuparía. ¿O aplaudían ustedes que han cambiado la ley para poder hacer hoteles a 200 metros de la playa en plena DANA porque quieren que Gandía parezca Manhattan? No lo sé. Probablemente ustedes aplaudían la indolencia, la negligencia de un Gobierno presidido por el señor Mazón que no reconoce que había 224 muertes evitables, por eso pasarán ustedes a la historia. (El señor vicepresidente, Rodríguez Gómez de Celis, ocupa la Presidencia).*

*Miren, la DANA nos ha dejado un aprendizaje claro. Urge avanzar hacia la descarbonización del transporte, apostar por un país de trenes y fomentar el uso de la bici. Por eso, señor ministro, es imprescindible —dice usted que le gusta escuchar a los científicos, a los expertos, la política comparada— revisar las infraestructuras contaminantes, como la ampliación del puerto de Valencia o la ampliación del aeropuerto de Manises, porque eso es incompatible con la buena gestión.*

*Señor ministro, no queremos conformarnos con un Gobierno que gestiona bien la catástrofe, queremos y necesitamos un Gobierno capaz de prevenir, de priorizar siempre el derecho a la vida porque es consciente de que la emergencia climática solo tiene una solución: decrecer, mitigar y dar certezas.*

*Brevemente. Usted decía que no solamente hay que reponer aquello que existía, hay que hacer infraestructuras más resilientes, y en eso estoy de acuerdo. Por lo tanto, creo que son importantes estos aprendizajes, sobre todo ahora que usted ha demostrado que la obra pública puede ser ágil y eficiente. Esperemos que eso le sirva también para el tren Gandía-Denia o la variante de Torrellano. Hay que*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 74

*aprovechar las consecuencias de la DANA para renovar y electrificar la línea ValenciaUtiel, una vía de madera del siglo XIX, recuperar la línea de Camporrobles y duplicar la línea en Buñol. Proponemos una mejora para las comunicaciones de la Huerta Sur con una nueva estación en Beniparrell y la creación de un nuevo servicio ValenciaSilla que complemente la actual y permita que vecinos y vecinas del área metropolitana puedan moverse mejor, más frecuencias y tardar menos. Y también la creación de nuevas estaciones en Xirivella o en el polígono de Ribarroja. Y sí, la DANA nos ha enseñado que hemos de tener una movilidad sostenible mejor, pero también, señor ministro, urge enterrar las vías de AlfafarBenetússer y Sedaví para aliviar dolor, para aliviar angustia y aportar la esperanza a un barrio que está totalmente devastado y en el que solo hay apocalipsis, tristeza y ninguna certeza ahora mismo. Yo sé que usted no es partidario de enterrar las vías; yo tampoco. De hecho, debo decirle que me parece bien que en mi pueblo, Vilareal, no pongan en marcha el enterrar las vías, sino una solución diferente. Pero es que la política es prioritaria, por eso le digo que no lo pedimos para mi pueblo, donde me lo piden, sino que lo pedimos para la realidad de un barrio, Benetússer y Sedaví, que necesitan que todas y todos demos una solución mejor, porque si no el odio de la extrema derecha será la única salida a esta realidad. Más allá de soluciones técnicas, aportemos también esperanza política. El aprendizaje de la DANA ha demostrado también que hay que repensar la ciudad de Valencia. No puede vivir de espaldas a su área metropolitana, y eso lo tenemos que hacer todas las Administraciones, local, autonómica y estatal. Debo decirle, por tanto, que los próximos presupuestos generales del Estado deben incorporar hasta 50 millones de euros para la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia, lo que permitirá mejorar el transporte del día a día, de la cotidianidad, y recuperar la línea ValenciaSant Isidre hasta la estación del Norte sin tener que ir a la Font de Sant Lluís, lo que supondrá que la gente tenga media hora más al día que no tenga que perder en un tren.*

*Por último, también me llama profundamente la atención la ausencia de medidas vinculadas al fomento de la bicicleta, tanto para la gente que la ha perdido en la DANA como para aprovechar para un cambio del modo en que nos movemos. Y es que, efectivamente, las infraestructuras de la bici aguantaron muy bien la DANA, aquellas que todo el mundo recuerda como la pasarela de la solidaridad; por lo tanto, planteamos esto para nuestras carreteras es importante.*

*Señorías, hoy hemos de hablar de algo más que de trenes, carreteras o bicicletas. Tendríamos que hablar de si somos un país dispuesto a repensarse, un país que esté dispuesto a asumir que el cambio climático es una realidad y que ya no vale solamente no negarlo, sino que no podemos tener políticas retardistas. Asuman que cada día perdido hace que las DANA no sucedan cada cuatro años, sino que pasen con mucha mayor frecuencia, y duele. Hay que tener este debate, un debate que promocióne el transporte público de calidad frente al uso del coche privado, que hemos visto que ha tenido un impacto importante en la DANA.*

*Duele que tengamos que estar desmintiendo bulos, que tengamos que estar desmintiendo la falta de vergüenza de aquellos que quieren manipular lo que sucedió el 29 de octubre. Mientras la gente se ahogaba, mientras la gente tenía que asistir al vecino o la vecina para intentar no morir, el señor Mazón, que hoy aún es presidente, no estaba en su lugar. Por lo tanto, no nos cansaremos nunca de pedir la dimisión de un presidente ilegítimo (aplausos), de un presidente fugado, de un presidente que no es capaz de enseñar su listín de llamadas —que no se preocupe porque los tribunales no lo destruirán—, un presidente que no va en coche oficial, y no porque sea del 15M, sino porque intenta esconderse de los periodistas y de la gente, porque, efectivamente, en el país valenciano, mi país, no hay nadie que haya votado al PP o a VOX, por mucho que piensen que no va con ustedes, y obviamente los que hemos votado a Compromís o al Partido Socialista, no hay nadie, digo, que tenga la más mínima duda de que hubo una persona negligente, que hubo una persona que no estuvo en el lugar donde tenía que estar, que es el señor Mazón, un señor que todavía es presidente porque la extrema derecha quiere, porque, si no, no tengan ninguna duda, ya no estaría. Y así es como estamos y así es donde estamos, entre la derecha y la extrema derecha, que son capaces de aprovechar una DANA para repartirse un botín de contratos millonarios, producir dolor a las familias, negar la evidencia y no llevar controles a la gestión pública o una alternativa de país, alternativa que ha de ser más justa, más verde y de proximidad, porque la DANA ha demostrado también que quien conoce el terreno puede actuar mejor. Por tanto, y con esto acabo, señora presidenta, no es solamente una cuestión de que queremos tener un país de trenes que funcionen bien no solo cuando viene la DANA —hay muchas cosas que mejorar, señor ministro—, sino que queremos tener un país que tenga un presidente o presidenta que no tenga que esconderse ni huir y que no nos dé vergüenza a todos los valencianos y valencianas.*

**Gracias. (Aplausos).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 75

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

Por el Grupo Parlamentario Republicano, que acumula la réplica, tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, president. Ministre, avui és el nostre dia, eh?, ens tornem a trobar. Compareix avui davant d'aquesta cambra per donar explicacions sobre dos temes que preocupen profundament els ciutadans: d'una banda, les accions del Govern davant dels estralls de la DANA de finals d'octubre i, de l'altra banda, el caos ferroviari que afecta el nostre sistema de transports amb conseqüències greus per a milers de passatgers.

El transport i la mobilitat són fonamentals per al funcionament d'un país. Massa vegades veiem com aquests serveis fallen, la ciutadania perd confiança en les institucions i en la capacitat del Govern de garantir la seguretat, l'eficàcia i la coordinació necessàries. Per tant, hem distribuïdo la intervenció en aquests dos blocs i començo amb les accions que s'han portat a terme davant de la DANA.

La DANA de finals d'octubre ha estat devastadora, amb impactes greus en infraestructures viàries i ferroviàries, així com en el teixit social i econòmic de moltes regions. És imprescindible que ens expliqui clarament quines accions s'han pres i quins recursos s'han mobilitzat per atendre les necessitats urgents i per reconstruir les infraestructures afectades. Però també és imprescindible —i crec que aquí és molt més imprescindible— saber com solucionaran el problema de les infraestructures. La intensitat creixent de la DANA causada pel canvi climàtic evidencia la necessitat d'un pla d'adaptació de les infraestructures a aquests fenòmens. Quines mesures es prendran per reforçar les infraestructures crítiques dels territoris en perill d'inundació? Estan planificant alguna mesura perquè les infraestructures deixin de fer de topall als allaus d'aigua? No és la primera vegada que passa; recordem la tràgica pantanada de Tous de l'any 1982. Tenen cap pla d'actuació a curt, mitjà o llarg termini? Sap, ministre, que totes les infraestructures que depenen del ministeri són perpendiculars als barrancs? Sense fer actuacions, faran de topall en el futur. S'està treballant en aquesta prevenció? La Universitat Politècnica i la Universitat de València tenen estudis de com haurien de ser i quines reformes són necessàries. El ministeri té els estudis i tot i això no actuen. Per què? No pot? Per què no pot fer aquesta actuació? No hi ha pressupost? El seu ministeri és coneixedor d'aquesta problemàtica. Sap perfectament que una solució passa per evacuar l'aigua el més ràpid possible. Cal molta coordinació amb el territori. És necessari escoltar qui coneix les problemàtiques i les infraestructures, perquè els fenòmens adversos no seran cada cinc-cents anys: malauradament, ara són molt més sovint. Escolti els professionals que estan fent aquests estudis a les universitats. Com pensa el Govern coordinar-se amb les comunitats autònomes i els ajuntaments i les universitats per garantir que els municipis més afectats rebin el suport necessari? Les mesures urgents, encara que necessàries, són i seran sempre insuficients si no s'acompanyen d'un marc legal coherent amb el principi de precaució, en definitiva, de polítiques valentes que mirin cap al futur.

Les ciutats i poblacions construïdes a planes inclinades cap al mar, com és el cas dels setanta-vuit municipis afectats a València per la DANA, necessiten que les seves infraestructures crítiques, com ponts, carreteres i vies de tren, siguin relocalitzades per evitar que tornin a passar esfondraments, com un dels ponts de la Rambla del Poyo, al municipi de Picanya. Estem parlant de que es necessita deconstruir, perquè abunden les obres d'infraestructures mal ideades i pitjor construïdes. En el barranc de l'Horteta de Torrent hi ha ocupacions del llit del riu, i no són d'horts, són d'indústria i fins i tot d'habitatges. Aquestes ocupacions tallen les sortides naturals de l'aigua i les conseqüències han quedat més que clares. No ens serveix per a res que ens digui que des del ministeri s'estan dirigint molts recursos i que tenen els millors tècnics treballant, perquè —felicitats!— aquesta és la seva tasca. Però tots aquests esforços responen a una lògica momentània davant de la DANA, però no preveuen una altra possible DANA. És molt necessari reparar i indemnitzar, però nosaltres també volem que es presentin projectes que promoguin canvis estructurals, que adaptin les infraestructures dels nostres territoris a la realitat del canvi climàtic i els reptes de futur que això comporta.

I, per acabar aquest punt, no deixaré passar l'ocasió de preguntar-li sobre el contracte d'emergència que ha firmat el Ministeri de Transports amb CHM Obras e Infraestructuras, perquè, «al tanto», és una empresa condemnada per la Gürtel per un valor de 3097500 euros. I ja ho saben, si aquestes empreses han estat contractades és que, malgrat estar vinculades a la Gürtel, no estan inhabilitades. El que ens sorprèn és que no hagin estat inhabilitades, perquè des de l'any 1995 la llei preveu una inhabilitació especial per a aquells que han comès delictes de corrupció. I, sí, també sabem que per imposar aquesta sanció és necessari que l'Advocacia i la Fiscalia de l'Estat ho demanin. Per tant, ens agradaria saber per

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 76

quin motiu en la persecució de la corrupció no s'apliquen a tots els instruments que l'Estat de dret atorga perquè els corruptes siguin allunyats de la vida pública. I, molt important, senyor ministre: per què el PSOE i l'actual Govern legitimen la impunitat de totes aquelles empreses corruptes i les nodreix de diners públics?

I ara me'n vaig al meu segon punt per parlar sobre el caos ferroviari, perquè és el segon tema que ens ocupa i per nosaltres és igualment greu. Tot i això, no m'estendré massa perquè n'hem parlat en nombroses ocasions. Els episodis continus de caos ferroviaris són inacceptables i denoten problemes estructurals i de coordinació entre els actors implicats, que cada vegada van en creixement. Només cal veure que fins i tot la gran velocitat pateix diàriament retards. Els criteris actuals de puntualitat estan molt allunyats de les exigències de la ciutadania —ho hem denunciat en nombroses ocasions. El sistema ferroviari pateix un dèficit d'inversió, de manteniment i de modernització. Els recursos destinats al manteniment de les línies regionals i de rodalies són clarament insuficients. Per tant, podem afirmar que el caos ferroviari no és un fenomen nou. Cal aplicar solucions estructurals. El transport és la garantia de vertebració territorial. Un bon mitjà de transport garanteix l'equitat i l'equilibri territorial que tant parlem, i des d'aquesta tribuna exigim claredat, compromís i acció. El Govern ha de prendre mesures immediates per revertir aquesta situació i recuperar la confiança de la ciutadania. Cal posar en marxa un pla d'inversions d'urgències per reparar i modernitzar les infraestructures ferroviàries. Però, sobretot, i el més important, no és només dotar els pressupostos, sinó que després el que cal és executar-los. Hi ha la feina feta. Li recomano que revisi l'estudi de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura sobre el desenvolupament del ferrocarril a Catalunya, perquè el seu objectiu és aconseguir el milió de viatgers al dia per al 2035. Revisi també l'estudi proposat per Comissions Obreres de Lleida, un pla perfectament estructurat per fer de les rodalies el mitjà de transport prioritari de la ciutadania, aquest mitjà de transport que la classe treballadora necessita tant per poder accedir al seu lloc de treball i per poder accedir als seus estudis. És en aquest sentit que considerem que cal l'agilització i la coordinació ràpida i urgent en el traspàs de competències i que es tingui en compte la demanda real de les persones del territori. I, mentrestant, garantim una atenció adequada als passatgers afectats per incidències o per obres amb informació clara i solucions ràpides.

Ara estan també redactant els abonaments de transport. Creiem necessària la gratuïtat dels trams que estan en obres. Si volem fer política estructural per fomentar el transport públic, és necessari també continuar prorrogant els abonaments amb el descompte del 50%, tal com estan fins ara, i estudiant algunes franges més d'edat de gratuïtat. Cal recuperar els serveis d'Avant eliminats durant la pandèmia —a Lleida no els tenim tots recuperats encara— i, sobretot, cal revisar a la baixa l'actual tarifa general tan mòdica de 31,50 euros en un trajecte d'Avant entre Lleida i Barcelona, perquè amb aquest preu no farà que el mitjà de transport sigui prioritari per a la classe treballadora.

I, per acabar, ministre, la ciutadania mereix un transport segur, sostenible i eficient. Les excuses ara mateix ja no són acceptables. És hora d'actuar amb fermesa i responsabilitat perquè calen recursos econòmics, calen recursos humans i, sobretot —i l'hi torno a repetir—, cal executar els pressupostos. És inacceptable la manca de seguretat, la poca fiabilitat horària que ofereix ara mateix el transport públic ferroviari a Catalunya. Hi ha de posar tota la seva part per agilitzar aquest traspàs de rodalies. Crec que des de Catalunya sí que executarem uns pressupostos que des de l'Estat espanyol ens han demostrat anys rere anys que no s'executen. I sí que li reconeixeré que aquests últims anys han executat més, però mai han arribat ni tan sols a un 70% del pressupostat.

Gràcies.

*Gracias, presidente.*

*Ministro, hoy es nuestro día, ¿verdad?, volvemos a encontrarnos. Comparece hoy ante esta Cámara para dar explicaciones sobre temas que preocupan a los ciudadanos. Por un lado, las acciones del Gobierno ante los estragos causados por la DANA de finales de octubre; por otro lado, el caos ferroviario que afecta a nuestro sistema de transportes, con consecuencias graves para miles de pasajeros.*

*El transporte y la movilidad son fundamentales para el funcionamiento de un país, pero con demasiada frecuencia vemos como fallan estos servicios. La ciudadanía pierde confianza en las instituciones y en la capacidad del Gobierno de garantizar la seguridad, la eficacia y la coordinación necesarias. Por tanto, distribuiré mi intervención en estos dos bloques, y empiezo por las acciones que se han llevado a cabo ante la DANA.*

*La DANA de finales de octubre ha sido devastadora, con impactos graves en infraestructuras viarias y ferroviarias, así como en el tejido social y económico de muchas regiones. Es imprescindible que nos explique claramente qué acciones se han adoptado y qué recursos se han movilizado para atender las*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 77

*necesidades urgentes y para reconstruir las infraestructuras afectadas, pero también es imprescindible, y creo que aquí es mucho más imprescindible, saber cómo solucionarán el problema de las infraestructuras. La intensidad creciente de la DANA, causada por el cambio climático, evidencia la necesidad de un plan de adaptación de las infraestructuras a estos fenómenos. ¿Qué medidas se tomarán para reforzar las infraestructuras críticas de los territorios en peligro de inundación? ¿Están planificando alguna medida para que las infraestructuras dejen de hacer de tope a los aluviones de agua? No es la primera vez que pasa, recordemos la pantanada de Tous del año 1982. ¿Tienen algún plan de actuación a corto, medio o largo plazo? ¿Sabe, ministro, que todas las infraestructuras que dependen del Ministerio son perpendiculares a los barrancos? Sin hacer actuaciones, harán de freno en el futuro. ¿Se está trabajando en esta prevención? La Universidad Politécnica y la Universidad de Valencia tienen estudios de cómo deberían ser y qué reformas son necesarias. El Ministerio tiene los estudios y, aun así, no actúan. ¿Por qué? ¿Por qué no puede hacer esta actuación? ¿No hay presupuesto? Su ministerio es conecedor de esta problemática, sabe perfectamente que una solución pasa por evacuar el agua lo más rápido posible. Es imprescindible coordinarse con el territorio. Es necesario escuchar a quien conoce las problemáticas y las infraestructuras, porque los fenómenos adversos no se dan cada quinientos años. Desgraciadamente, ahora son mucho más frecuentes. Escuche a los profesionales que están haciendo estos estudios en las universidades. ¿Cómo piensa el Gobierno coordinarse con las comunidades autónomas, los ayuntamientos y las universidades para garantizar que los municipios más afectados reciban el apoyo necesario? Las medidas urgentes, aunque necesarias, son y serán siempre insuficientes si no se acompañan de un marco legal coherente, con el principio de precaución. En definitiva, políticas valientes que miren hacia el futuro.*

*Las ciudades y poblaciones construidas en llanuras inclinadas hacia el mar, como los 78 municipios afectados en Valencia por la DANA, necesitan que sus infraestructuras críticas —puentes, carreteras y vías de tren— se relocalicen, para evitar que vuelvan a suceder hundimientos como en uno de los puntos de la Rambla del Poyo en el municipio de Picanya. Estamos hablando de que se necesita deconstruir porque abundan las obras de infraestructuras mal concebidas y peor construidas. En el barranco de la Horteta de Torrent hay ocupaciones del lecho del río de industria y de vivienda. Estas ocupaciones cortan las salidas naturales del agua y las consecuencias han quedado más que claras. No sirve para nada que nos diga que desde el ministerio se están invirtiendo muchos recursos y que tienen a los mejores técnicos trabajando. Felicidades. Esta es su tarea. Todos estos esfuerzos responden a una lógica momentánea ante la DANA, pero no prevén otra posible DANA. Es muy necesario reparar e indemnizar, pero nosotros también queremos que se presenten proyectos que promuevan cambios estructurales, que adapten las infraestructuras de nuestros territorios a la realidad del cambio climático y a los retos de futuro que eso comporta.*

*Y, para acabar este punto, no dejaré pasar la ocasión de preguntarle sobre el contrato de emergencia que ha firmado el Ministerio de Transportes con CHM Obras e Infraestructuras porque, cuidado, es una empresa condenada por la Gürtel por un valor de 3900000 euros. Y ya lo saben, si estas empresas han sido contratadas es porque, a pesar de estar vinculadas a la Gürtel, no están inhabilitadas. Me sorprende que no hayan sido inhabilitadas, porque desde el año 1995 la ley prevé una inhabilitación especial para aquellos que han cometido delito de corrupción. Y sí, sabemos que para imponer esta sanción es necesario que la Abogacía y la Fiscalía del Estado lo pidan. Nos gustaría saber por qué motivo en la persecución de la corrupción no se aplican todos los instrumentos que el Estado de derecho otorga para que los corruptos estén alejados de la vida pública. Y, muy importante, señor ministro, ¿por qué el PSOE y el Gobierno actual legitiman la impunidad de todas aquellas empresas corruptas y las nutren con dinero público?*

*Voy ahora al segundo punto, el caos ferroviario, el segundo tema que nos ocupa y que para nosotros es igual de grave. Aun así, no me extenderé mucho porque lo hemos repetido en numerosas ocasiones. Los episodios continuos de caos ferroviario son inaceptables y denotan problemas estructurales y de coordinación entre los actores implicados. Solo hay que ver que incluso la gran velocidad sufre retrasos diarios. Los criterios actuales de puntualidad están muy lejos de las exigencias de la ciudadanía, lo hemos denunciado en numerosas ocasiones. El sistema ferroviario sufre un déficit de inversiones de mantenimiento y de modernización. Los recursos destinados al mantenimiento de las líneas regionales y de cercanías son claramente insuficientes; por lo tanto, podemos afirmar que el caos ferroviario no es un fenómeno nuevo. Hay que aplicar soluciones estructurales. El transporte es la garantía de vertebración territorial. Un buen medio de transporte garantiza la equidad y el equilibrio territorial del que tanto hablamos, y desde esta tribuna exigimos claridad, compromiso y acción. El Gobierno tiene que adoptar medidas inmediatas*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 78

*para revertir esta situación y recuperar la confianza de la ciudadanía. Hay que poner en marcha un plan de inversiones de urgencia para reparar y modernizar las infraestructuras ferroviarias, pero sobre todo, lo que es más importante, no solo dotar los presupuestos, sino que después es imprescindible ejecutarlos. El trabajo está hecho. Revise el estudio de la Fundación Movilidad Sostenible y Segura para el Desarrollo del Ferrocarril en Cataluña. Su objetivo es conseguir un número de viajes al día para el año 2035. Revise también el estudio propuesto por Comisiones Obreras de Lérida, un plan perfectamente estructurado para hacer de cercanías el medio de transporte prioritario de la ciudadanía, ese medio de transporte que la clase trabajadora necesita tanto para poder acceder a su puesto de trabajo y para poder acceder a sus estudios. En este sentido, consideramos que es imprescindible agilizar y coordinar de manera rápida y urgente el traspaso de competencias y que se tenga en cuenta la demanda real de las personas del territorio. Mientras tanto, hay que garantizar una atención adecuada a los pasajeros afectados por incidencias u obras con información clara y soluciones rápidas.*

*Ahora están redactando los abonos de transporte. Creemos necesaria la gratuidad de los tramos en obras. Si quieren hacer política estructural para fomentar el transporte público es necesario continuar con los abonos con el descuento del 50%, como están hasta ahora, y estudiar algunas franjas más de edad de gratuidad. Hay que recuperar los servicios de Avant eliminados durante la pandemia. En Lérida no los han recuperado todos todavía. Y hay que revisar a la baja la actual tarifa general de 31,50 euros en un trayecto de Avant entre Lérida y Barcelona, porque este precio no hará que el medio de transporte sea prioritario para la clase trabajadora.*

*Para acabar, ministro, la ciudadanía merece un transporte seguro, sostenible y eficiente. Las excusas ahora mismo ya no son aceptables. Ha llegado el momento de actuar con firmeza y responsabilidad; necesitamos recursos económicos, humanos y, sobre todo —se lo vuelvo a repetir—, hay que ejecutar los presupuestos. Es inaceptable la falta de seguridad, la poca fiabilidad horaria que ofrece ahora mismo el transporte público ferroviario en Cataluña. Tiene que poner todo de su parte para agilizar este traspaso de cercanías. Creo que desde Cataluña sí ejecutaremos unos presupuestos que desde el Estado español nos han demostrado año tras año que no se ejecutan. Sí le reconoceré que estos últimos años han ejecutado más, pero nunca han llegado ni tan solo al 70% de lo presupuestado.*

**Gracias. (Aplausos).**

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**: Moltes gràcies, senyor president. Senyor ministre, senyors diputats, senyores diputades, efectivament, avui compareixem per donar resposta, millor dit, a dues compareixences, l'una sobre la DANA, l'altra sobre el caos ferroviari del mes d'«octubre», entre cometes, que, lògicament, s'acumulen, no?

Si parlem de DANA, el primer que cal és fer un record de les víctimes, fer un record de les famílies, de Catalunya, d'Andalusia, però molt especialment de València, on hi va haver la màxima afectació. Han passat dies, però encara hi ha moltes famílies que no estan en la normalitat i que encara tenen el dol de la pèrdua d'amics i de familiars, de persones estimades, o de la seva casa o de les seves pertinences, de les seves propietats. Per tant, un record per a tots ells i per a tota la gent que ha estat treballant perquè es pugui recuperar la normalitat, treballadors públics i voluntaris de tota mena. Falta molt encara perquè es recuperi la normalitat en aquest territori.

Evidentment, caldrà exigir responsabilitats, perquè, de l'actuació de tots plegats, però sobretot dels responsables directes, n'hi ha molt que parlar encara, i s'hauran de demanar responsabilitats perquè hi havia pèrdues de vides evitables, hi havia pèrdues materials evitables. I, la informació de què disposem tots plegats de l'actuació d'aquests responsables polítics més directes, dels principals responsables, està més —la informació que tenim, eh?— entre un sainet i un manual d'incompetència que d'un relat de professionalitat i d'actuació responsable, amb desaparicions d'alguns responsables polítics de primer nivell en els moments més crítics, dinars copiosos, estrelles mediàtiques, toreros, però pocs experts i pocs professionals liderant la resposta immediata a una crisi tan terrible. Per tant, caldrà assumir responsabilitats per justícia i per higiene democràtica.

La DANA, òbviament, també va afectar les infraestructures, i d'una forma molt important, i aquesta és una matèria —la de la compareixença d'avui— en la que cal dir que les infraestructures és un dels mals reparables —n'hi ha que no ho són, però aquest sí que ho és. I també cal dir que a hores d'ara ja s'han recuperat o reparat en una part molt principal les afectacions d'aquestes infraestructures. En aquest

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 79

terreny, cal aprendre d'aquestes situacions. A Catalunya, que som un país mediterrani, que també patim DANAs, que també patim tempestes de fa molts anys, més greus darrerament, probablement, o més sovintejadades, però que fa temps que també ho patim —davant del canvi climàtic, doncs com dic, s'agreugen—, davant d'aquests fenòmens ja vam iniciar un pla de revisió i millora de la resiliència de les infraestructures davant del canvi climàtic. I això s'haurà de fer a tot arreu i s'haurà de fer a totes les infraestructures, especialment les crítiques: episodis de vent d'alta intensitat, de fortes precipitacions i altres alteren d'una forma seriosa les comunicacions i la mobilitat, i això s'ha de preveure tant com sigui possible. Això no evita, però, afectacions —evidentment, no es podrà evitar al cent per cent—, però preveu una part d'elles.

Una de les peticions de la compareixença és —per part del Partit Popular— per parlar del caos ferroviari, diuen ells, del mes d'octubre, amb un punt de sobreactuació, si m'ho permeten, eh? Quan estan a l'oposició són molt contundents i molt exigents, però quan governen —ho estem veient ara al País Valencià o ho hem vist quan els ha tocat la responsabilitat de les infraestructures a vostès— tampoc no hi ha una gestió ni eficient ni diligent d'aquesta carpeta, de les infraestructures i de la mobilitat. Però, com que el que ho pateix és el ciutadà, doncs aprofitarem aquesta compareixença també per parlar dels problemes que té el servei ferroviari, efectivament, perquè n'hi ha, i molts. Val la pena que en parlem, sobretot, com dic, perquè és la ciutadania la que ho pateix.

Faig una anàlisi de la situació. No és la primera vegada que en parlem, però cinquanta anys després de recuperar formalment la democràcia —i dic formalment perquè és evident que en molts aspectes les estructures de l'Estat ni s'han democratitzat ni s'han modernitzat en molts aspectes—, cinquanta anys després, encara estem parlant de dèficit d'infraestructures, encara parlem d'infraestructures inacabades, fetes a trossos —a Catalunya, per exemple, pràcticament totes les autopistes, el corredor mediterrani, l'R3. Encara parlem d'infraestructures pendents de renovar amb traçats antiquíssims, eh?, de vegades de cent cinquanta, dos-cents anys, de quan es van començar a fer aquelles infraestructures, aquelles comunicacions, com, per exemple, l'eix Pirinenc, la nacional 260, la nacional 230. Encara estem parlant d'infraestructures que porten vint o trenta anys d'actuacions, d'endarreriments que no s'acaben mai. Encara parlem de xarxes d'infraestructures, tant viàries com ferroviàries, amb baix manteniment. Cinquanta anys després, amb tota mena de governs, tant del PP com del PSOE, la carpeta de les inversions estratègiques de l'Estat és de suspens total. I no m'estranya que vulguin promocionar tant la bicicleta, però aviat hauran de promocionar la bicicleta de muntanya, perquè sembla que n'hi ha per llarg de que es resolgui aquest dèficit d'inversió en infraestructures. Cinquanta anys, senyors del PP i senyors del PSOE.

Avui, el debat que hauríem d'estar tenint al segle XXI, senyor ministre, és la digitalització de les infraestructures, és l'autosuficiència energètica de les infraestructures via generació d'energia renovable; hauria de ser la conducció autònoma o com adaptem les infraestructures viàries o ferroviàries a les noves tecnologies, que ens ofereixen moltes oportunitats. El debat hauria de ser l'adaptació de les infraestructures, com dèiem abans, al canvi climàtic. Al segle XXI, el debat a l'Estat espanyol en realitat no és tot aquest; és reivindicar actuacions en infraestructures anunciades, publicitades o pressupostades fa vint o trenta anys enrere. Quan s'acabaran aquestes infraestructures? Ni tan sols el debat és la manca crònica de manteniment d'aquestes infraestructures, que és en general bastant deficient. I passen els anys i la governança espanyola viu en un Matrix, el Matrix d'anunciar i comprometre grans actuacions, noves actuacions que en realitat no s'acaben mai; el Matrix de voler ser el segon país del món en alta velocitat ferroviària quan no hi ha diners per a tot. I aquesta és la clau: no hi ha hagut diners per a tot i no hi ha diners per a tot. I quan s'ha volgut ser el país més important del món, el segon, en alta velocitat ferroviària, això ha portat acompanyat l'abandonament de les inversions en rodalies, l'abandonament dels ferrocarrils de mercaderies —a on som els últims— o tenir una xarxa viària mal mantinguda, plena de clots i inacabada. No hi ha hagut diners per a tot i s'ha fet una mala prioritització, i tot això impacta en el servei. És que ja hauríem de parlar poc de les infraestructures per tenir una base d'infraestructures madures; hauríem d'estar parlant del servei, de la millora del servei. Si aquesta feina hagués estat acabada, parlaríem d'això, d'intermodalitat, d'eficiència, de millora de servei, i no de les incidències, de les incidències que pateix la ciutadania cada dia a Catalunya, probablement també a altres llocs de l'Estat, amb seguretat, a Madrid, a altres llocs. És una mobilitat, la mobilitat de rodalies, concretament en el cas de Catalunya, obligada.

Parlem de marcar-nos objectius de conciliació de la vida familiar, quan la gent no sap quan arribarà a la feina o quan arribarà a casa o si podrà anar a recollir els nens a l'escola. O que no podrà compatibilitzar el temps de treball amb el temps d'oci i amb el temps de fer esport. O gent que perd la feina o canvia de feina. O bé l'impacte econòmic que tenen totes aquestes incidències en l'economia i en la productivitat.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 80

Parlem poc de productivitat. Parlem molt de grans xifres econòmiques. Segons la Cambra de Comerç de Barcelona, l'any 2023 hi va haver 8500 afectacions a Catalunya, trenta-cinc afectacions diàries, i, segons els seus càlculs, això va afectar 520 000 hores l'any 2023, que és l'equivalent a 65 000 jornades de treball completes. Com podem parlar de grans xifres macroeconòmiques i no tenir en compte que la incidència, les greus incidències del transport públic generen totes aquestes pèrdues econòmiques i, com he dit, de conciliació i de qualitat de vida de la gent?

Això, senyor ministre, encara que vostè al darrer Ple va dir —i en certa mesura té una certa raó—: «Escolti, jo em faig responsable del meu període i de la meva responsabilitat actual», és evident que vostè ha de portar la motxilla dels seus companys del seu mateix partit que han estat a les carteres d'aquest ministeri i que són del mateix color polític i que són del mateix partit, i que ha de portar, doncs, vostè aquesta part de motxilla. I també, evidentment, el Partit Popular, que quan li ha tocat governar, evidentment, no ha estat a l'alçada.

Bé, és preocupant que un servei que sí que funcionava, el de l'alta velocitat, ara resulti que també està ple d'incidències, no com per dir «el caos del mes d'octubre», sincerament, però sí que té moltes incidències, moltes més de les que ja tenia. Era un servei que tenia un nivell de qualitat i de puntualitat elevat, sincerament —ens servia per comparar-lo amb rodalies, per entendre'ns—, i, en canvi, ara la tendència no és que rodalies millori, sinó que l'alta velocitat més aviat s'està equiparant en incidències o en falta de puntualitat amb el de rodalies. Això és molt preocupant, perquè, a més a més, coincideix amb que el Govern rebaixa les compensacions als usuaris per aquesta impuntualitat. Però, quina contradicció! Escolti, inverteixin en puntualitat i s'estalviaran els diners, perquè el servei serà puntual. En canvi, ens estem acomodant a que aquestes incidències segueixin succeint. I això, que el ministre va dir que era una sagnia per a Renfe i que calia corregir-ho, doncs a mi em sembla que és tan aviat de tornar-les a rebaixar una altra vegada, perquè no s'està corregint el tema de les incidències. Jo, com a usuari d'alta velocitat, no he tingut mai tantes incidències i tants problemes de puntualitat o de quedar-me tirat, sincerament, com els darrers cinc o sis mesos.

I una de les grans preguntes —que aquí n'hem parlat en alguna compareixença— no s'ha respost: a banda de les incidències dels trens AVRIL de Talgo, s'ha analitzat en profunditat per què hi ha hagut i per què hi ha totes aquestes incidències? Que és perquè amb l'arribada de la competència s'utilitza més la xarxa d'alta velocitat? Però estem molt lluny de la capacitat real de la xarxa; això no hauria de ser el problema. L'envelliment de la flota? Però els Talgos AVRIL són nous de trinca. És molt difícil donar credibilitat a la gestió del ministeri, d'ADIF i de Renfe si ningú ens està dient el perquè d'aquest deteriorament del servei i quines mesures s'han d'implementar. I en les darreres compareixences —no només del ministre, sinó també d'algun secretari general en comissió— no s'ha aclarit quines són aquestes raons i què s'està fent per analitzar aquesta qüestió. El problema, efectivament, és estructural, perquè s'allarga en el temps durant anys i anys i anys, i fa molt temps que ho patim. Jo n'he parlat en algunes altres ocasions. Cal fer un diagnòstic, senyor ministre, seriós de les inversions necessàries i prioritzar-les per contrarestar aquestes deficiències del servei. Cal abordar el model d'empreses públiques, abordar que treballin en cooperació i no incompetència, com sembla en aquest moment, mirant de donar-se la responsabilitat o la culpa d'unes a les altres quan hi ha incidències. Cal modernitzar aquestes empreses públiques. Cal orientar-les al client. És un dèficit crònic. Cal fer actuacions en vigilància i seguretat de la xarxa i de les instal·lacions: no se'n fa prou, i hi ha una part de les incidències que també estan aquí. Cal fer una anàlisi en profunditat dels serveis.

El nostre grup va presentar una PNL, una proposició no de llei a la comissió —jo crec que era el mes d'abril, deu fer set, vuit, nou mesos— que es va aprovar, però encara esperem el compliment en la majoria dels temes que es van aprovar allà, com, per exemple, fer una revisió del funcionament del web, perquè també hi ha un mal funcionament del web a l'hora d'atendre els usuaris, a l'hora de comprar i canviar bitllets o anul·lar bitllets. No em consta que això s'hagi fet; de fet, constantment torna a haver-hi problemes amb la web. O bé revisar la política de preus. La meua companya Inés ho ha comentat: a Lleida això ho patim. És més barat agafar un bitllet de Barcelona a Madrid que agafar un bitllet de Lleida a Madrid. Això no té cap sentit, encara que hi hagi algoritmes que treballin amb la demanda i tot el que vostès vulguin, i la liberalització. Tot això s'ha de revisar. I se'ns diu que sí, que sí, que sí, però no es fa. Per tant, reclamem que això es faci, reclamem que hi hagi un abordament seriós del problema de les incidències, perquè és totalment insostenible el que està patint la ciutadania —concretament en el cas de Catalunya, molt clar— amb aquest tipus de servei, que no és el que correspon i que no és de rebut. I, per tant, fins que això no passi del tot, senyor ministre, aquí hi ha un espai de dubtes, d'incertesa i de no actuació pública que a



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 81

nosaltres, particularment, ens genera doncs un malestar que no correspon. Volem solucions i respostes a aquest problema de les incidències ferroviàries.

Moltes gràcies.

*Muchas gracias, señor presidente.*

*Señor ministro, señores diputados, señoras diputadas, efectivamente, hoy estamos aquí para dar respuesta a dos comparecencias: una sobre la DANA y otra sobre el caos ferroviario del mes de octubre —«octubre» entre comillas porque, lógicamente, eso se acumula—.*

*Si hablamos de la DANA, hay que tener un recuerdo para las víctimas, para las familias de Cataluña, de Andalucía, pero muy especialmente de Valencia, donde hubo la máxima afectación. Han transcurrido días, pero todavía hay muchas familias que no han vuelto a la normalidad y que viven el duelo de la pérdida de amigos y familiares, personas queridas, o de su casa o de sus pertenencias, sus propiedades. Por lo tanto, un recuerdo para todos ellos y para todos aquellos que están trabajando para que se pueda recuperar la normalidad, trabajadores públicos y voluntarios de todo tipo. Falta todavía mucho para recuperar la normalidad en este territorio. Evidentemente, habrá que exigir responsabilidades de la actuación de todos, pero sobre todo de los responsables directos. Hay mucho que hablar todavía y habrá que pedir responsabilidades, porque ha habido pérdidas de vidas evitables y pérdidas materiales también evitables. La información que tenemos de los responsables políticos más directos, de los principales responsables, está entre un sainete y un manual de incompetencia; más eso que un relato de profesionalidad y de actuación responsable. Hay desapariciones de algunos responsables políticos de primer nivel en los momentos más críticos, comidas copiosas, estrellas mediáticas, toreros, pero pocos expertos y pocos profesionales liderando la respuesta inmediata a una crisis tan terrible. Por lo tanto, habrá que asumir responsabilidades, por justicia y por higiene democrática.*

*La DANA, evidentemente, también afectó las infraestructuras de un modo muy importante y esta es una materia —la de la comparecencia de hoy— en la que es imprescindible decir que las infraestructuras son uno de los males reparables. Algunos no lo son, pero este sí que lo es. Hay que decir también que ya se han recuperado o reparado en gran parte las afectaciones de estas infraestructuras. En este terreno, hay que aprender de estas situaciones. En Cataluña, que somos un país mediterráneo que sufrimos DANA también y tempestades desde hace muchos años —más graves últimamente, pero hace tiempo que las sufrimos por el cambio climático y que se agravan, como digo—, ante estos fenómenos iniciamos un plan de mejora de la resiliencia de las infraestructuras ante el cambio climático. Esto tendría que hacerse en todas partes, en todas las infraestructuras, sobre todo las más críticas: episodios de viento de alta intensidad, fuertes precipitaciones y otros fenómenos que alteran de forma seria las comunicaciones y la movilidad. Esto se tiene que prever en la medida de lo posible, pero no evita afectaciones. Claro, no se pueden evitar al cien por cien, pero una parte sí.*

*Una de las partes de la comparecencia pedida por el Partido Popular es para hablar del caos ferroviario y, dicen, del mes de octubre, con un punto de sobreactuación, si me lo permiten. Cuando están en la oposición son muy contundentes y exigentes, pero cuando gobiernan —lo estamos viendo ahora en el país valenciano o lo hemos visto cuando les ha tocado la responsabilidad de las infraestructuras a ustedes— tampoco hay una gestión eficiente ni diligente de esta carpeta de las infraestructuras y de la movilidad. Pero, como el que lo sufre es el ciudadano, aprovecharemos esta comparecencia para hablar de los problemas del servicio ferroviario, porque hay muchos. Vale la pena hablar de ello, sobre todo porque, como digo, es la ciudadanía la que lo sufre. Hago un análisis de la situación. No es la primera vez que hablamos, pero cincuenta años después de recuperar formalmente la democracia —y digo formalmente porque es evidente que en muchos aspectos las infraestructuras del Estado ni se han democratizado ni se han modernizado— todavía estamos hablando de déficit de infraestructuras, todavía hablamos de infraestructuras inacabadas, hechas a trozos. En Cataluña, por ejemplo, prácticamente todas las autovías, el corredor mediterráneo, la R3, y hablamos todavía de infraestructuras pendientes de renovar con trazados antiquísimos —ciento cincuenta o doscientos años— y cuando se empezaron a hacer aquellas infraestructuras y comunicaciones como, por ejemplo, el eje Pirenaico, la Nacional 260. Hablamos de infraestructuras que llevan veinte o treinta años de atrasos y actuaciones que no acaban nunca. Hablamos de redes de infraestructuras viarias y ferroviarias con bajo mantenimiento. Cincuenta años después, con todo tipo de Gobiernos tanto del PP como del PSOE, la carpeta de las inversiones estratégicas del Estado es de suspenso total y no me extraña que quieran promocionar tanto la bicicleta, pero pronto tendrán que promocionar la bicicleta de montaña, porque parece que va para largo el que resuelvan este déficit de*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 82

*inversión en infraestructuras. ¡Cincuenta años, señores del PP y señores del PSOE! Hoy, el debate que deberíamos estar celebrando en el siglo XXI, señor ministro, es la digitalización de las infraestructuras, es la autosuficiencia energética de las infraestructuras vía generación de energía renovable. Tendría que ser la conducción autónoma o cómo adaptamos las infraestructuras viarias o ferroviarias a las nuevas tecnologías, que nos ofrecen muchas oportunidades. El debate debería ser una adaptación de las infraestructuras al cambio climático. En el siglo XXI el debate no es este, es reivindicar infraestructuras anunciadas, publicitadas o presupuestadas hace veinte o treinta años y cuándo acabarán estas infraestructuras. Ni siquiera se debate la falta crónica de mantenimiento de las infraestructuras. Es un debate deficiente. La gobernanza española vive en un Matrix, el Matrix de anunciar y prometer grandes y nuevas actuaciones que en realidad no acaban nunca, el Matrix de querer ser el segundo país del mundo en alta velocidad ferroviaria cuando no hay dinero para todo. Y esta es la clave: no ha habido dinero para todo y no hay dinero para todo. Y cuando se ha querido ser el país más importante del mundo, el segundo en alta velocidad ferroviaria, esto va acompañado del abandono de inversiones en cercanías, del abandono de los ferrocarriles de mercancías o de tener una red viaria mal mantenida, llena de agujeros e inacabada. No ha habido dinero para todo y se ha hecho una mala priorización y todo esto impacta en el servicio. Ya tendríamos que hablar poco de las infraestructuras. Para tener una base de infraestructuras maduras, tendríamos que estar hablando de la mejora del servicio. Si este trabajo se hubiera acabado, hablaríamos de esto, de intermodalidad, de eficiencia, de mejora del servicio y no de incidencias, de las incidencias que sufre la ciudadanía cada día en Cataluña, probablemente también en otros lugares del Estado, en Madrid y en otros lugares. Y es una movilidad, la movilidad de cercanías, concretamente en el caso de Cataluña, obligada.*

*Hablamos de objetivos de constitución de la vida familiar. La gente no sabe cuándo llegará al trabajo o a casa o si podrá recoger a los niños en el colegio o compatibilizar el tiempo de trabajo con el de ocio, hacer deporte, o gente que pierde su trabajo o cambia de trabajo. O bien el impacto económico que tienen todas estas incidencias en la economía y en la productividad. Hablamos poco de productividad y mucho de grandes cifras económicas. Según la Cámara de Comercio de Barcelona, el año 2023 hubo 8600 afectaciones en Cataluña, 35 afectaciones diarias, y, según sus cálculos, afecta a 720000 horas en el año 2023, el equivalente a 65000 jornadas de trabajo completas. ¿Cómo podemos hablar de grandes cifras macroeconómicas y no tener en cuenta que las graves incidencias en el transporte público generan estas pérdidas económicas y de conciliación y de calidad de vida de las personas?*

*Señor ministro, aunque en el último Pleno usted dijo —y en cierta medida tiene razón—: Yo me haré responsable durante mi periodo y en mi responsabilidad actual, es evidente que usted ha de llevar la mochila de los compañeros de su mismo partido que han estado en las carteras de este ministerio. Son del mismo color político y del mismo partido y debe llevar usted también esta parte de la mochila. Y también, evidentemente, el Partido Popular, que cuando le ha tocado gobernar, evidentemente, no ha estado a la altura.*

*Es preocupante que un servicio que sí que funcionaba, el de la alta velocidad, ahora resulta que también está lleno de incidencias. No como para hablar del caos del mes de octubre, pero sí hay muchas incidencias, muchas más que las que tenía. Era un servicio que tenía un nivel de calidad y puntualidad elevado, sinceramente —nos servía para compararlo con cercanías—, pero ahora la tendencia no es que cercanías mejore, sino que la alta velocidad se está equiparando en incidencias o falta de puntualidad con cercanías, y esto es muy preocupante porque, además, coincide con que el Gobierno rebaja las compensaciones a los usuarios por esta impuntualidad. ¡Pero qué contradicción! Inviertan en puntualidad y se ahorrarán el dinero, porque el servicio será puntual. En cambio, nos estamos acostumbrando a que estas incidencias sigan ocurriendo y eso que el ministro dijo que era una sangría para Renfe que habría que corregir. Habría que volverlas a rebajar porque no se está corrigiendo el tema de las incidencias. Yo, como usuario de alta velocidad, nunca he tenido tantas incidencias y problemas de puntualidad o de quedarme tirado, sinceramente, como en los últimos cinco o seis meses.*

*Una de las grandes preguntas —lo hemos hablado en alguna comparecencia y nos ha respondido—, además de las incidencias de los trenes de alta velocidad, es si se ha analizado por qué hay estas incidencias. ¿Es porque con la llegada de la competencia se utiliza más la red de alta velocidad? Estamos muy lejos de la capacidad real de la red. Esto no debería ser un problema. ¿El envejecimiento de la flota? Los talgos son totalmente nuevos. Es difícil dar credibilidad a la gestión del ministerio, de ADIF y de Renfe si nadie nos explica el porqué del deterioro de este servicio y qué medidas se han de implementar. En otras comparecencias no se ha aclarado por parte de ningún secretario ni del ministro cuáles son estos*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 83

*motivos y que se está haciendo para analizar esta cuestión. El problema, efectivamente, es estructural; se alarga en el tiempo durante años, años y años y hace mucho que lo sufrimos. En otras ocasiones lo he dicho, hay que hacer un diagnóstico serio, señor ministro, de las inversiones necesarias y priorizarlas para contrarrestar estas deficiencias del servicio. Hay que abordar el modelo de empresas públicas, abordar que trabajen en cooperación y no en competencia, como parece que hacen ahora, intentando culparse o responsabilizarse de las incidencias. Hay que modernizar estas empresas públicas, hay que orientarlas al cliente. Es un déficit crónico, hay que hacer actuaciones con vigilancia de las redes de las instalaciones. Hay una parte de las incidencias que también están aquí, hay que hacer un análisis en profundidad de los servicios.*

*Nuestro grupo ha presentado una proposición no de ley a la comisión, creo que en el mes de abril —siete, ocho o nueve meses atrás—, que se aprobó, pero hay que cumplir los plazos que se aprobaron, como, por ejemplo, una revisión del funcionamiento de la web. Porque, en cuanto al mal funcionamiento de la web para cambiar y comprar billetes o renovar billetes, no me consta que eso se haya hecho. Vuelve a haber problemas con la página web. O revisar la política de precios. Mi compañera Inés lo ha comentado: es más barato coger un billete de Barcelona a Madrid que de Lérida a Madrid. Esto no tiene ningún sentido, aunque haya algoritmos que trabajan con la demanda y todo lo que quieran y la liberalización. Todo esto se ha de revisar. Nos dice que sí, sí, sí, pero no se hace. Por lo tanto, reclamemos que esto se haga, reclamemos que se aborde seriamente el problema de las incidencias porque es totalmente insostenible lo que sufre la ciudadanía —en el caso de Cataluña está muy claro— en este tipo de servicio, que no es el que corresponde y que no es de recibo. Por lo tanto, hasta que esto no suceda del todo, señor ministro, hay un espacio de dudas, de incerteza y de no actuación pública que a nosotros particularmente nos genera un malestar que no corresponde. Queremos soluciones y respuestas a este problema de las incidencias ferroviarias.*

*Muchas gracias.*

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), que acumula su tiempo de réplica, tiene la palabra la señora Vaquero Montero.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Beno arratsalde on guztiei.

Ministro jauna, lehenik eta behin, nere lehen hitzak pasa den urrian 29an danaren ondorioz, familiko bat, lagun bat galdu zutenentzat, bere etxea, bere bizimodua galdu zutenentzat. Oraindik garbiketa-lanetan dabilzanentzat, etorkizun hurbilean etorkizuna galduta duten horientzat guztiei gure elkartasuna adierazi nahi diet. Azken hilabete luzean Valentzian gertatutakoaren inguruan errealitate ezberdinak entzun ditugu. Bai komunikabideetan, zein sare sozialetan, nonahi, erdi egiak eta gezurrak bolo-bolo aritu dira. Horietako asko bideratuak izan dira. Tragedia guzti honen aurrean, izan dira, bai, komertzioak gabirtzen lagundu orde lapurretan aritu direnak eta izan dira ere, errelatu interesatu bat eraikitzen aritu direnak demokrazia eta sistemaren kaltetan. Badira populismoa politika egiteko modu bakarra bihurtu dutenak. Idoia Sagastizabalek nire taldekideak duela pare bat aste zioen bezala, orain arteko eztabaida politikoa etorkizunera begira zer egin behar den, zer nerre, neurri hartu behar diren baino, gertatutakoaren inguruan errelatoa eraikitzekeo saiakera bat besterik ez da izan. Eta gobernuaren agerraldi hauek horretara bideratu dira ere hein handi batean. Alde batera eta bestera erantzukizun politikoan hori leporatu gertatutakoaren inguruan irakurketa erreala eta zintzoa egin beharrean. Eta zintzotasunez aritzea dagokigu guri, ordezkari politikoei, bakoitzak bere egitekotik eta bere arduratik. Hori da gutaz espero dutena. Eta nahiz hemendik elizan apaiza pulpito, pulpito batetik arituko ez naizen, besteari gertatutakoaren aurrean nola jokatu behar duen epaitzen, ezta errutzen, ez da nire egitekoa hori eta uste dut horretarako denbora izango dela ere. Koordinazio falta izan dela? bai. Prebentzio eta katastrofearen aurrean izandako erreakzioa ez dela egokia izan? begi-bistakoa da. Ardura politikoak ere argitu beharko dira. Noski baietz. Baina orain aurrendiko lan batzuk ditugu. Pertsonak erdingunean jarri eta denak galdu duten horien erantzun egoki bat eman, normaltasuna, egunerokotasuna, berreraiki, bizitzak berreraiki.

Ministro jauna; zu etzara gobernutik lehenengoa izan ganbara honetara etortzen eta dirudienetz etzara azkena izango ere. Datorren asteke, asterako badugu ere beste agerraldi bat. Zure kasuan, egia esan, danaren inguruan ondorengo egunetan gertatutakoak kontutan hartuta, eta ez bada ohikoa ere, ez dugu hartutako neurrien aurrean ezer txarrik esaterik, kontrakoa baizik.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 84

*Buenas tardes, señorías.*

*Señor ministro, en primer lugar, para empezar, quiero que mis primeras palabras sean para aquellos que el 29 de octubre perdieron algún familiar o algún allegado a consecuencia de la DANA, para aquellos que perdieron sus casas, sus modos de vida y para aquellos que hoy todavía están realizando labores de limpieza. Para aquellos que han perdido su futuro, les hacemos llegar toda nuestra solidaridad. Durante este largo mes han llegado a nuestros oídos versiones o realidades diferentes sobre lo ocurrido en Valencia. Tanto en los medios de comunicación como en las redes sociales se han difundido medias verdades y mentiras, y se han difundido con gran intensidad, y muchas de ellas, además, han sido intencionadas, dirigidas. En esta tragedia sí que ha habido gente que, en vez de ayudar a limpiar los comercios, se ha dedicado a robar y ha habido gente que se ha dedicado a construir un relato interesado, un relato que afecta negativamente a la democracia y al sistema. Y es que algunos solo saben hacer política desde el populismo. Como ya dijo mi compañera de grupo, Idoia Sagastizabal, hace un par de semanas en el debate político que se está llevando a cabo, en vez de hablar sobre cómo hay que actuar de cara al futuro o las medidas que se deben tomar, lo único que se está haciendo es un intento de construir un relato sobre lo que ha ocurrido. Y parece que las comparencias del Gobierno también han contribuido a todo esto. Es decir, en vez de realizar una lectura real y sincera sobre lo que ha ocurrido, nos dedicamos a pedir responsabilidades políticas a unos y a otros. Pero ahora a nosotras, las representantes políticas, nos corresponde actuar con honestidad, cada una desde su función y desde su responsabilidad; es lo que la ciudadanía espera de nosotras. No me corresponde actuar desde esta tribuna como si fuese un cura y juzgar y echar la culpa a unos y otros sobre lo ocurrido ni decirles lo que deben hacer. Esta no es mi función y, además, creo que habrá tiempo para ello. ¿Ha habido falta de coordinación? Sí. ¿La prevención y la reacción ante la catástrofe no han sido adecuadas? Pues no, está claro que no. ¿Habrá que depurar las responsabilidades políticas? Sí, sin duda, pero antes tenemos trabajo que hacer: debemos poner a las personas en el centro y dar una respuesta adecuada a aquellas personas que lo han perdido todo. Hablo de devolverles la normalidad, de reconstruir su día a día, de reconstruir sus vidas.*

*Señor ministro, usted no ha sido el primer miembro del Gobierno en venir a esta Cámara y no creo que sea el último; parece que la próxima semana va a haber otra intervención. En su caso, la verdad, teniendo en cuenta todo lo que ha ocurrido tras la DANA, y sin que sirva de precedente, sobre las medidas que tomó ante la DANA y en los días siguientes, como decía, no tenemos nada que objetar, sino todo lo contrario.*

Señor ministro, tengo que reconocer que, como ya dicho en euskera, en relación con la gestión de la DANA y la posterior actuación de usted y de su ministerio, me ha sorprendido gratamente su postura: proactiva, de manos a la obra, esperanzadora y sin entrar al trapo, incluso diría que esperanzadora hacia aquel o aquella persona que lo ha perdido todo. Tal vez me ha llamado más la atención, primero, porque no nos tiene acostumbradas a no entrar al trapo y, segundo, porque no ha sido la dinámica actual durante este último mes, en el que se ha perdido mucha energía en atacar al adversario político para tapar las vergüenzas de una mala gestión en lugar de actuar, que es lo que esperan de los gobernantes.

Usted ha enumerado varias de las medidas adoptadas, que son muchas, y le agradecemos la información que nos ha facilitado, pero yo quiero centrarme en el futuro. Coincidimos todos o casi todos los aquí presentes, porque hay algunos que creen que la tierra no es redonda y niegan que el cambio climático esté detrás de las catástrofes naturales, en que, evidentemente, yendo contra la evidencia científica y negando la realidad nada se puede hacer. A la exministra Ribera le hablábamos de las cuatro etapas que los expertos enumeran en una catástrofe: la prevención, la preparación, la respuesta y la recuperación. Hoy todos podríamos coincidir en que las dos primeras fallaron. Y no voy a entrar a valorar si la respuesta a corto plazo para restablecer la vida en las comunidades y en los municipios, en general, está siendo la más adecuada. No lo parece, a tenor de las críticas y el tiempo transcurrido sin que en algunos barrios y pueblos se hayan podido limpiar todos los bajos, los garajes, las calles y los comercios. Me quiero centrar en la fase de rehabilitación, en la del restablecimiento de los servicios públicos tras la emergencia. Aquí, en lo referente a su ministerio, según los datos que disponemos y los que ha facilitado, se ha procedido en un tiempo corto al restablecimiento del tráfico de la gran mayoría de las infraestructuras del transporte, a la apertura de carreteras y autopistas, siendo conscientes, además, de la importancia de garantizar la movilidad tanto de personas como de mercancías en esta fase de respuesta ante la tragedia y de su necesidad para volver cuanto antes a la normalidad. Sin embargo, mirando al futuro, se deberá abordar la reconstrucción desde otra mirada, también en lo concerniente a las infraestructuras del transporte, incorporando, como usted ha dicho, la perspectiva climática en la planificación, inversión, mantenimiento y gestión de la movilidad.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 85

La estrategia de movilidad así lo recoge. Cuando se aprobó hace tres años, se hablaba del cambio de paradigma de la movilidad y entre sus objetivos destacaba minimizar la contribución del transporte a las emisiones contaminantes, fomentando modos más limpios y menos contaminantes. En el eje 4 se hablaba de la movilidad de bajas emisiones y se hacía referencia a la importancia del transporte ferroviario como modo de transporte, tanto de personas como de mercancías, más limpio, el que menor emisión de gases de efecto invernadero y el que menor consumo de energía tiene. Por eso se tiene que incidir en concluir los ejes prioritarios ferroviarios, los corredores que unen la península con Europa. Le voy a dar un dato: hoy, cada día pasan por la frontera de Irún una media de diez mil camiones, eso sin tener en cuenta todos los vehículos que cruzan —yo soy guipuzcoana— el territorio guipuzcoano. La huella de carbono de esta movilidad, el coste en contaminación y uso de carreteras y su mantenimiento es una realidad a la que hay que dar una respuesta más sostenible desde una movilidad y una logística del transporte más sostenible medioambiental y socialmente, además de la necesidad de romper con el Estado radial, que supone una pérdida importante de tiempo y una mayor contaminación y coste en las infraestructuras, ya que sí o sí, para trasladarte por la península, tienes que pasar por Madrid. También se tendrá que avanzar con mayor rapidez en los puntos de repostaje de energías más limpias; hoy por hoy, muy insuficientes.

Evidentemente, estas medidas y muchas más son claves para que la movilidad y las infraestructuras del transporte sean parte de una recuperación y un futuro que se construye desde la prevención ante catástrofes como la DANA. El cambio climático es una realidad y el transporte, siendo uno de los mayores contaminantes y, por lo tanto, una de las principales causas que inciden en él, tiene que sufrir una transformación y ese cambio de paradigma al que nos referimos tiene que ser real. Tenemos que dejar a un lado la política de acción-reacción e ir a la prevención y preparación y para ello tenemos una buena ocasión en la reconstrucción. No hagamos las cosas igual para que pase lo mismo.

Los fondos europeos iban dirigidos a esta necesidad de transformar la economía para una mayor resiliencia de Europa; también la movilidad, para que esta fuera más sostenible, segura y conectada. En su última visita a Europa, como ya he dicho, hace apenas unos días, usted incidía en la necesidad de aumentar los fondos europeos para adecuar las infraestructuras a los riesgos ocasionados por las emergencias climáticas, y defendía que el próximo marco financiero plurianual destine recursos para mejorar la resiliencia de las infraestructuras del transporte ante fenómenos climáticos extremos. Compartimos esta petición que también le trasladamos a usted, es decir, aplíquese el cuento, porque es necesario integrar la variable climática al diseño, construcción, gestión y mantenimiento de la movilidad y sus infraestructuras. Por lo tanto, ministro, pedir en Europa, sí y también aplicar lo predicado en aquellas infraestructuras que son competencia de la Administración General del Estado.

Nos alegramos de que aprovechara su estancia en Europa también para trasladar al nuevo comisario de Transportes la importancia de culminar las secciones transfronterizas de los corredores atlántico y mediterráneo. Conectar Europa en el modo ferroviario forma parte de la lucha contra el cambio climático, aunque algunos, en su tozudez, no lo quieran reconocer. Euskadi espera desde hace años esta conexión ferroviaria que mejorará la vida de las personas y empresas vascas, conectándonos con un modo de transporte mucho más sostenible.

En relación con la segunda petición de la comparecencia solicitada por el Grupo Popular, le agradezco la información recibida. Tal y como hemos dicho en más de una ocasión, al modo ferroviario le ha faltado una inversión continuada en el tiempo. Y de esa falta mantenida en el tiempo, esta realidad que vivimos hoy en día, que se va a alargar en el futuro si hoy no se pone remedio. Podría hacer la lista aquí de todas las carencias y de todos los deberes que se tienen para Euskadi, pero me voy a ceñir a poner en evidencia lo curioso que me parece, lo que no dejará nunca de sorprenderme, que quien hoy está en la oposición requiere al que hoy gobierna lo que en su mandato no hizo. Y en este ámbito las culpas son compartidas, porque esta falta de inversión viene de lejos. Es un ejercicio de hipocresía y de falta de asunción de la responsabilidad que se le supone a un gobernante o a alguien que quiere gobernar.

Para finalizar, una advertencia, señor ministro. Tal y como le recordó el portavoz de mi grupo, Aitor Esteban —el presidente—, hace dos semanas, tenga cuidado con los decretos leyes que vayan a aprobar sobre diferentes medidas y, en su caso, con las relacionadas con las ayudas al transporte. No aprovechen la coyuntura para incluir otras medidas en las mismas y no jueguen a la ruleta de la fortuna, porque puede que le salga quiebra.

Mila esker.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 86

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

Por el Grupo Parlamentario Mixto, que acumula en este turno su turno de réplica, tiene la palabra el señor Sánchez Serna.

El señor **SÁNCHEZ SERNA**: Gracias, presidente.

Buenos días, señor Puente, y gracias por su comparecencia.

Hoy usted nos ha relatado aquí una larga lista de actuaciones que desde su ministerio y desde el Gobierno de España se han entendido para devolver la normalidad a las áreas afectadas por las inundaciones en Valencia. Está bien. Sin embargo, hay algo que no se va a poder reconstruir tan fácilmente y es la confianza en las instituciones, porque un mes y medio después son miles los valencianos y las valencianas, también muchos españoles, que nos seguimos preguntando por qué el Gobierno de España no quitó desde el primer momento a Mazón del mando de la crisis, por qué no lo quitó cuando la tarde del 29 de octubre quedó demostrada su negligencia homicida y por qué su partido sigue de algún modo apoyando a un inútil, a un incapaz y a un mentiroso compulsivo como el señor Mazón, pactando con él, por ejemplo, los presupuestos de la Diputación de Valencia del año 2025. Y somos muchos y muchas también los que nos preguntamos por qué ustedes dejan a la buena gente de Valencia en manos ya no solo de Mazón, sino también en manos de un militar desfasado como Gan Pampols, un tipo que comparte en sus redes contenidos xenófobos de cuentas de ultraderecha, que comparte loas a Rodríguez Galindo, responsable del secuestro y asesinato de Lasa y Zabala, un tipo que dice que ha subido al Everest, pero que la semana pasada bajó también a la sima más profunda de la miseria humana al decir que las víctimas de las inundaciones en Valencia murieron por vivir en bajos y porque nadie las conocía. ¿Por qué, señor Puente? ¿Por qué se permite esto? En este país se ha aplicado el artículo 155 y se han intervenido comunidades autónomas por poner urnas, pero 221 fallecidos no son suficientes para decirle «ya está bien» al sinvergüenza del presidente Mazón.

Los valencianos y valencianas merecen conocer todo lo que ocurrió la tarde del 29 de octubre, saber dónde estaba el presidente Mazón cuando la gente se ahogaba en las calles de Valencia, Paiporta, Catarroja y Alfafar. Si este Congreso sirviera para lo que tiene que servir, ya habríamos aprobado una comisión de investigación sobre la DANA de Valencia y ya se habría llamado al señor Mazón y a sus consellers a explicar su gestión esa tarde y las siguientes, porque el Señor Mazón todavía nos debe muchas explicaciones. No solo, como digo, dónde estaba la tarde del 29 de octubre y por qué no se enviaron las alertas de la AEMET, sino también por qué está regando de millones para la reconstrucción a empresas que están ligadas a la corrupción del Partido Popular. Hace ya dos semanas que Podemos, Esquerra Republicana, Compromís-SUMAR y Junts presentamos una propuesta de comisión de investigación de la DANA y de la gestión homicida del Partido Popular y pensábamos que el Partido Socialista la iba a firmar. Al final, ustedes no quisieron, dijeron que iban a presentar la suya propia y así hasta el día de hoy. Señorías del PSOE, señor Puente, ¿por qué no quieren una comisión de investigación sobre lo que ocurrió en Valencia? ¿Por qué siguen tapando al Partido Popular? ¿Por qué se siguen tapando unos a los otros?

Hay otra pregunta que me gustaría hacerle. Detrás de cada desgracia suelen aparecer los buitres, y en esta ocasión no podía ser diferente. Tras las inundaciones de Valencia, los afectados se quejan de que han subido los precios de las viviendas y de los alquileres, de los vehículos de ocasión y también de la maquinaria que necesitan para volver a poner en marcha sus pequeñas y medianas empresas. Cientos de fábricas no pueden arrancar en el polígono de Paiporta por este problema. Cuando apenas estaban sacando la cabeza del lodo, la mano invisible del mercado vuelve a hundírsela. Es realmente lamentable que sigamos llamando liberalismo económico a un sistema que no tiene nada que ver con la libertad y sí con la dictadura de los especuladores que se lucran a costa de la desgracia ajena. Mi pregunta, señor Puente, es muy sencilla: ¿a qué espera el Gobierno para regular mercados como el de la vivienda en situaciones de crisis, empezando ya por Valencia, donde los afectados necesitan urgentemente ayuda del Estado? Y no, señor Puente, no me diga aquello de «Es el mercado, amigo», que para eso ya tenemos al Partido Popular y a VOX.

Señor Puente, está muy bien eso de cantar la Internacional cada tres años cuando toca Congreso del PSOE, pero el socialismo o la socialdemocracia debería ser algo más que ese folklore, y hay que demostrarlo también con políticas públicas al servicio de las clases trabajadoras. Nosotros ya les hemos planteado medidas muy claras: ampliar las ayudas para la reconstrucción de los inmuebles, suspensión de hipotecas y alquileres de casas y pymes afectadas y renta básica para toda la gente que ha sido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 87

afectada por esta catástrofe. Por ahora ustedes no han aceptado ninguna, pero vamos a seguir insistiendo. Pero además de levantar un escudo social para los afectados de esta DANA, lo fundamental es darnos cuenta de a lo que remite y al contexto más general, esto es, a una crisis climática que nos va a hacer cada vez más vulnerables ante estos fenómenos. Usted mismo ha dicho en su comparecencia que hay que incluir las variables climáticas en el diseño de las infraestructuras y de las ciudades para adaptarnos al cambio climático. Señor Puente, ¿le parece que ese discurso sostenible es compatible con la ampliación del Puerto de Valencia, con la ampliación del aeropuerto? Yo creo que deberían soltar la mano del Partido Popular en esto y anular la ampliación del Puerto de Valencia, que, como están diciendo muchos científicos y muchos colectivos sociales, solo va a traer más emisiones y más destrucción del territorio y por fuerza va a contribuir al calentamiento global. Y de paso, hagan su trabajo con el resto de los socios de investidura para recuperar el impuesto a las energéticas y a las petroleras, esto es, para recuperar el impuesto sobre aquellos sectores económicos que más contribuyen al calentamiento global y que, por tanto, tienen que contribuir más financieramente a las cuentas del Estado.

En resumen, desde Podemos le deseamos mucha suerte en su tarea y que encuentre el valor para enfrentar a los tres principales enemigos que yo creo que van a tener los valencianos y las valencianas en su reconstrucción, que son el propio Carlos Mazón, su general de hojalata pagado a precio de oro y los especuladores, que están haciendo su agosto en pleno invierno.

Muchas gracias.

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

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

Señor ministro, hoxe está aquí para falar de transporte ferroviario e da DINA. Entenderá que non entre en profundidade en abordar a cuestión da DINA por respecto aos valencianos, que teñen os seus propios representantes políticos. Chega, unha vez máis, con dicir que o BNG expresa a solidariedade con Valencia e manifesta a súa total vontade de colaborar e facilitar calquera acción de axuda encamiñada a lograr canto antes a plena recuperación, especialmente, porque é o seu ámbito, nas infraestructuras. Tamén reitera o apoio ao pobo valenciano, que reclama que sexan asumidas responsabilidades políticas pola nefasta xestión da crise e, concretamente, reclama a dimisión de Carlos Mazón como máximo responsábel dunha xestión incompetente e criminal, desde a certeza de que, se non foren todas, a grande maioría das vítimas mortais poderían terse evitado.

En relación co transporte ferroviario, é verdade que continuamos tendo numerosos problemas co servizo que sofren os usuarios e usuarias habituais: avarías, atrasos inxustificadas, prazas insuficientes, prezos excesivos que só se ven momentaneamente compensados coas bonificacións actuais. Por iso, ministro, o primeiro que demanda o Bloque Nacionalista Galego é que actúen para mudar a situación. Plan de puntualidade, máis frecuencias e prezos máis baixos, ademais de manter bonificacións importantes en 2025 para usuarios habituais e con criterios sociais.

En segundo lugar, queremos lembrar os compromisos establecidos co BNG, que xa son compromisos coa Galiza e que o Goberno debe cumprir. A saída sur de Vigo e a conexión de alta velocidade con Portugal, imprescindible para a Galiza toda, debería estar finalizada en 2030. Como entenderá, vimos con extrema preocupación a declaración do presidente do Goberno após a cimeira hispano-lusa de Faro, en que sinalaba a prioridade da liña Lisboa-Madrid fronte á prioridade —que é partillada, hai que dicilo, entre a Galiza e Portugal— para a liña Lisboa-Porto-Vigo. Por fortuna, xa houbo unha rectificación por parte do seu ministerio restablecendo a data comprometida de 2030 para ter operativa a conexión entre a Galiza e Portugal. Agora estaremos atentos, o BNG e todos os galegos e galegas, para que pasemos das declaracións aos feitos, o que implica que nos próximos orzamentos do Estado terá de haber partidas específicas para impulsar os traballos desta conexión. Lembramos tamén o compromiso de implantar as cercanías ferroviarias na Galiza nesta lexislatura. Esiximos, por tanto, que actúen con celeridade para tornar unha realidade esta vella reivindicación o antes posíbel. E quero preguntarlle, señor ministro, se pode precisar cando estará acabado o estudo que está a realizar o INECO para establecer as características básicas dos servizos de proximidade nas áreas urbanas galegas.

Entre tanto, achamos que é preciso mellorar o servizo de media distancia para poderen ofrecer tamén servizo de proximidade. É apenas en moitos casos recuperar estacións que foron abandonadas mais que están perfectamente operativas. Porei só un exemplo: a semana pasada visitei a estación de Tui, un concello de 17 000 habitantes que forma parte con Valença do Minho dunha eurocidade de máis de 31 000

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 88

habitantes, e, no entanto, ten unha estación en que non para ningún comboio. Non é, infelizmente, o único caso na Galiza, senón un exemplo máis do que está a acontecer no noso país por toda a parte. Pode explicar isto, ministro? Estacións sen trens e xente sen servizo? Cal é o motivo polo que os trens non poden parar na estación de Tui cando poderían facer un servizo de proximidade entre esta vila e Vigo perfectamente?

A situación é máis grave tendo en conta que a actual conexión ferroviaria entre Vigo e o Porto só conta con dous comboios ascendentes e dous descendentes. Cómpre, por tanto, mellorar as frecuencias e tamén o material rodante do chamado tren celta, actualmente moi deteriorado, o que debería ser feito revisando e actualizando o convenio entre ADIF, Renfe e CP-Comboios de Portugal.

Para alén disto, lembro a necesidade de tirar tanto Ferrol como Lugo da falta de comunicacións en que se achan na actualidade. No caso de Lugo, acabando canto antes a modernización da liña con Ourense, emprendendo a modernización da conexión coa Coruña e, tamén, como recolle o acordo de investidura, completando ese estudo para avaliar a conexión ferroviaria con Santiago de Compostela. E tamén me gustaría preguntarlle se estará finalizado en breve ese estudo que é importante para a actuación futura. E no caso de Ferrol, acelerando os traballos para iniciar a modernización dunha liña que conecta tanto coa Coruña como co eixo atlántico. Celebramos que o proxecto do bypass de Betanzos xa estea exposto ao público, mais unha vez completado o trámite as obras deben comezar sen demora.

Finalizo como comecei: esperamos, señor ministro, que este Goberno cumpra coa Galiza en tempo e forma.

Moito obrigado.

*Gracias, señor presidente.*

*Señor ministro, está aquí para falar do transporte ferroviario e de la DANA. Entenderá que no entre en profundidade en abordar a cuestión de la DANA por respeto a los valencianos, que tienen sus propios representantes políticos. Baste con decir una vez más que el BNG expresa la solidaridad con Valencia y manifiesta su total voluntad de colaborar y facilitar cualquier acción de ayuda encaminada a lograr cuanto antes la plena recuperación, especialmente, porque es su ámbito, en las infraestructuras. También reitera el apoyo al pueblo valenciano, que reclama sean asumidas las responsabilidades políticas por la nefasta gestión de la crisis, y concretamente reclama la dimisión de Carlos Mazón como máximo responsable de una gestión incompetente y criminal, desde la certeza de que, si no todas, la gran mayoría de las víctimas mortales podrían haberse evitado.*

*Con relación al transporte ferroviario, es verdad que seguimos teniendo numerosos problemas con el servicio que sufren los usuarios y usuarias habituales: averías, retrasos injustificados, plazas insuficientes, precios excesivos que solamente se ven momentáneamente compensados con las bonificaciones actuales. Por eso, ministro, lo primero que demanda el Bloque Nacionalista Galego es que actúen para cambiar la situación: plan de puntualidad, más frecuencias y precios más bajos, además de mantener bonificaciones importantes en 2025 para usuarios habituales y con criterios sociales.*

*En segundo lugar, queremos recordar los compromisos establecidos con el BNG, que ya son compromisos con Galicia. La salida sur de Vigo y la conexión de alta velocidad con Portugal, imprescindible para toda Galicia, debería estar finalizada en 2030. Como entenderá, hemos visto con extrema preocupación la declaración del presidente del Gobierno después de la Cumbre Hispano-Lusa de Faro, en la que señalaba la prioridad de la línea Lisboa-Madrid frente a la prioridad —hay que decirlo, compartida entre Galicia y Portugal— para la línea Lisboa-Oporto-Vigo. Afortunadamente, ya hubo una rectificación por parte de su ministerio restableciendo la fecha comprometida del 2030 para tener operativa la conexión entre Galicia y Portugal. Ahora estaremos atentos, estaremos atentos el BNG y todos los gallegos y gallegas para que pasemos de las declaraciones a los hechos, lo que implica que en los próximos presupuestos del Estado tendrá que haber partidas específicas para impulsar los trabajos de esta conexión. Recordamos también el compromiso de implantar las cercanías ferroviarias en Galicia en esta legislatura. Exigimos, por tanto, que actúen con celeridad para que se haga realidad esta vieja reivindicación lo antes posible. Quiero preguntar al señor ministro si puede precisar cuándo estará acabado el estudio que está realizando el INECO para establecer las características básicas de los servicios de proximidad en las áreas urbanas gallegas.*

*Entretanto, consideramos que es preciso mejorar el servicio de media distancia para que puedan ofrecer también servicios de proximidad. Bastaría con recuperar estaciones que han sido abandonadas, pero que están perfectamente operativas. Pondré un ejemplo: la semana pasada visité la estación de Tui,*



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 89

*un municipio de 17 000 habitantes que forma parte, con Valença do Minho, de una eurociudad de más de 31 000 habitantes y que, sin embargo, tiene una estación en la que no para ningún tren. No es, desgraciadamente, el único caso de Galicia, sino un ejemplo más de lo que está sucediendo en nuestro país por todas partes. ¿Puede explicar esto, ministro?, ¿estaciones sin trenes y gente sin servicio? ¿Cuál es el motivo por el cual los trenes no pueden parar en la estación de Tui cuando podrían hacer un servicio de proximidad entre esta ciudad y Vigo?*

*Hay que tener en cuenta también que la situación es más grave, teniendo en cuenta que la actual conexión ferroviaria entre Vigo y Oporto solamente cuenta con dos trenes ascendentes y dos descendentes. Hay, por lo tanto, que mejorar las frecuencias en material rodante del llamado tren celta, actualmente muy deteriorado, lo que debería haber sido revisado y actualizado, según el convenio entre ADIF, Renfe y CP-Comboios de Portugal.*

*Asimismo, le recuerdo la necesidad de sacar de esta situación de falta de comunicaciones tanto a Ferrol como a Lugo, en la que se hallan en la actualidad. En el caso de Lugo, completar cuanto antes la modernización y electrificación de la línea de Ourense e iniciar la organización de la conexión con A Coruña. También, tal y como recoge un estudio, evaluar la conexión directa entre Lugo y la capital gallega, Santiago de Compostela. Quisiera preguntarle si estará finalizado en breve este estudio que se encargó sobre esta conexión. En el caso de Ferrol, también acelerar los trabajos para iniciar la modernización de una línea decimonónica que une esta ciudad con A Coruña y con el eje atlántico. Celebramos que el proyecto del baipás de Betanzos ya esté expuesto al público, pero, de nuevo, completado el trámite, las obras deben comenzar sin demora.*

*Finalizo como empecé: esperamos, señor ministro, que este Gobierno cumpla con Galicia en tiempo y forma.*

*Muchas gracias.*

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene la palabra el señor Catalán Higuera.

El señor **CATALÁN HIGUERAS**: Gracias, señor presidente.

Señorías, muy buenas tardes. Señor ministro, muy buenas tardes.

Usted hablaba de los servicios que se están prestando por parte de Renfe a la ciudadanía y, en este caso, en las diferentes comunidades autónomas. Nosotros, en Unión del Pueblo Navarro, no nos podemos limitar a eso solamente, sino también a la hora de pedir responsabilidades sobre los servicios que no se prestan en el caso concreto de la Comunidad Foral de Navarra. Porque Navarra no se puede quedar como una isla y, por lo tanto, es evidente el déficit en infraestructuras de comunicación viaria de ferrocarril que se da en nuestra Comunidad Foral de Navarra con años y años de retraso.

Por eso, señor ministro, la primera pregunta es muy sencilla: La conexión ferroviaria Pamplona-Zaragoza, ¿contará a partir de enero del año 2025 con nuevos trenes, tal como usted se comprometió en julio de este mismo año? ¿Se acabará con esa imagen de los usuarios de pie o tirados en el suelo, así como sus maletas? Esa es una pregunta que usted deberá aclarar. ¿En enero comenzará ya este nuevo tren?

Por otro lado, es evidente, señor ministro, que es una vergüenza, desde nuestro punto de vista, el comportamiento que está teniendo el ministerio con el corredor navarro de alta velocidad. Lo que está ocurriendo con la conexión de la Y vasca es un auténtico escándalo. Son años y años de estudio y, sin embargo, el ministerio no acaba de concretar ni aclarar nada, absolutamente nada. Ya no es solamente que ustedes no se decidan por la alternativa de Ezkio o de Vitoria, ni tampoco por los sondeos de la sierra de Aralar, sino que ahora —y hemos tenido conocimiento la semana pasada, el martes, el 3 de diciembre, el Día de la Comunidad Foral de Navarra— el ministerio se plantea una nueva alternativa, la tercera. Y nos enteramos por los medios de comunicación. Señor ministro, ¿le parece a usted eso serio? Pero es que, además, es una alternativa que ya se puso encima de la mesa hace unos años y de la que el ministerio no dijo nada. Señor ministro, nuevos retrasos, una nueva tomadura de pelo.

Lo mismo podríamos decir del corredor navarro de alta velocidad a su paso por la ciudad de Tudela. Años y años de estudios e informes, y volvemos una vez más a la casilla de salida. Nueva tomadura de pelo. Ya en su día se desechó que la actual vía y estación se utilizasen para el paso y la parada del tren de alta velocidad. Se optó por una nueva estación al este del Hospital Reina Sofía de Tudela y ahora, veintidós años después, vuelven con esta nueva idea. Se lo preguntamos el día 23 de noviembre y usted no nos contestó. Tampoco nos contestan cuando se lo preguntamos oficialmente, vía Congreso de los Diputados. ¿A quién se le ha ocurrido ahora volver, veintidós años después, a lo mismo? ¿Al

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 90

ministerio? ¿Al Gobierno de Navarra? Al Ayuntamiento de Tudela ya sabemos que no, porque, además de una nueva estación, lo que demanda es la supresión de estas vías antiguas que discurren por el casco urbano de la ciudad.

Por eso, señor ministro, también le denunciemos cómo en marzo del año 2023 la presidenta del Gobierno de Navarra, estando presente el secretario de Estado del ministerio, se comprometió a consultar esta cuestión con el Ayuntamiento de Tudela. Sin embargo, no lo ha hecho. ¿Por qué tanto retraso? Pero es que es llamativo, señorías, que, cuando nosotros lo denunciemos públicamente el 23 de noviembre, al día siguiente, el ministerio se puso en contacto con el Ayuntamiento de Tudela para darle una fecha a primeros de diciembre. ¿Le parece serio, señor ministro? ¿Le parece realmente serio? ¿Por qué esa falta de información? ¿Por qué esa falta de transparencia? ¿Por qué tanta opacidad? ¿Qué se quiere ocultar? Señor ministro, ¿por qué tantos retrasos y retrasos en cuestiones que ya estaban analizadas y que debieran ser ya concreciones para poder facilitar y resolver todas las dudas que se están planteando? El Gobierno de España y su ministerio no está teniendo un comportamiento responsable con el esfuerzo que ha venido realizando la Comunidad Foral de Navarra en materias de infraestructuras.

Una última pregunta, señor ministro. Hace unas semanas en esta Cámara se aprobaba una iniciativa de Unión del Pueblo Navarro, instando al ministerio a culminar el corredor navarro de alta velocidad antes del año 2030; y establecía una prioridad: el tramo Castejón-Zaragoza. ¿Va a cumplir el ministerio este mandato parlamentario? ¿Será una realidad antes del 2030? Son dos preguntas, señor ministro, que usted tiene la posibilidad de contestar y de despejar todas las dudas que genera su irresponsable comportamiento y la opacidad del ministerio.

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.

En primer lugar, quiero agradecer a los diputados que se han quedado a escuchar pensando que podemos decir algo interesante. Espero no defraudar, porque, si no, me veré obligado a invitar a algo. **(Risas)**.

Bien, fuera de bromas, voy a reconocer que me genera un rechazo exagerado —y, si me lo genera a mí, seguramente, también a la mayoría de los ciudadanos— la actitud que tiene el PP permanentemente. Da la sensación de que tienen una competición a ver quién hace más méritos ante el señor Feijóo, diciendo las burradas más grandes en este hemicycle. Yo creo que el señor Héctor Palencia está bastante alto en el *ranking*, no sé si llegará al tope, pero creo que eso desvirtúa y, sobre todo, quita valor a la política. **(Rumores)**. Tienen que pensar si están dispuestos a seguir haciendo eso permanentemente. Actúan como clones. Si escuchan una intervención de un diputado del Partido Popular —da lo mismo el tema—, siempre dicen lo mismo. Intentan señalar a cualquier responsable del Partido Socialista como sospechoso de corrupción, nos acusan absolutamente de todo y lo hacen con la intención, como decía, de hacer méritos ante su jefe; pero creo que, con eso, lo único que están demostrando es que los ciudadanos rechacen mayoritariamente la política. Porque ustedes, señores del Partido Popular, han decidido renunciar a hacer política. El señor Feijóo, el día que perdió las elecciones o que los ciudadanos no le dieron la confianza mayoritaria **(protestas)**, no asumió no llegar a la Moncloa cuando él ya se veía allí **(aplausos)**, y por eso, incluso, llegaron en algún momento a plantearle una Moncloa de juguete, para que se sintiera cómodo. Creo que ha llegado el momento de que decidan que tienen que hacer política.

La diputada de VOX me ha preguntado qué pienso del AVE de Extremadura y, como decía aquel, me alegro de que me haga esta pregunta, porque siempre que subo a esta tribuna le hablo del tren de Extremadura. ¿Por qué los extremeños todavía no tenemos AVE? Por una razón, porque durante los años de Gobierno del Partido Popular paralizaron absolutamente todas las obras que estaban en marcha **(aplausos)**; es así, los datos están ahí, la realidad es esa, aunque intenten demostrar lo contrario. Pero, como hay muchos ciudadanos que me dicen que nosotros habíamos gobernado antes de 2011 y es cierto, también es cierto que ese Gobierno no hizo todo lo que tuvo que hacer. Y yo no tengo ningún problema en decirlo, porque, si no dijera eso, perdería credibilidad ante los ciudadanos, pero igual que decimos que los gobiernos que estuvieron anteriormente a este no hicieron lo que tuvieron que hacer para que los extremeños tengamos lo que tienen otros, le diré que el Gobierno de Pedro Sánchez es el Gobierno que más ha hecho por el tren de Extremadura **(aplausos)**, es el que más ha hecho con diferencia, y lo sabemos los que utilizamos permanentemente el tren para desplazarnos a Madrid. Queda un escollo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 91

salvar, que espero que antes de final de año se salve, que es la parte de Castilla-La Mancha. Confío en el ministro y no tengo ninguna duda de que antes de que den las campanadas los extremeños y la gente de Castilla-La Mancha tendrá una solución.

El Partido Popular, como decía, ha renunciado a hacer política; el día en que el señor Aznar nos dijo a todos en los medios de comunicación: El que pueda hacer, que haga. Y, a partir de ahí, hemos visto cómo los medios de comunicación o una parte de ellos han hecho su trabajo; vemos además cómo los poderes económicos del país han hecho su trabajo; vemos cómo otros poderes del Estado o que considerábamos del Estado están haciendo su trabajo, pero ello está llevando a que, como decía, se haya renunciado a hacer política.

Y la DANA nos ha enseñado muchas cosas: primero, que un ministro muy activo en las redes sociales, que confrontaba con todo el mundo y era polémico —es su forma de ser—, cuando llegó una situación de crisis, una catástrofe, decidió arremangarse y ponerse a trabajar, como buen alcalde que había sido, a solucionar los problemas de la gente (**aplausos**), no perdió un día, ni un minuto en buscar de quién era la responsabilidad de la situación que se estaba viviendo. (**Rumores**). Y si el Partido Popular sigue las redes sociales, se dará cuenta de que muchos ciudadanos lo han valorado positivamente; muchos ciudadanos han entendido qué tiene que hacer el Estado en estas situaciones.

Y ante aquellos que dicen —y durante la DANA lo han dicho— que el pueblo salva al pueblo, que es un discurso que únicamente beneficia a unos pocos cuando se lleva a la realidad, lo que se demuestra es que la fortaleza del Estado es la que protege mayoritariamente a los ciudadanos; la fortaleza del Estado es la que consigue que cuando todos esos voluntarios van a ayudar —que yo, además, agradezco su labor— y vuelven a su casa el Estado siga protegiendo a la mayoría. (**Aplausos**). Yo vengo de una organización juvenil, he estado toda mi vida en una organización juvenil, Scouts de España, que gran parte se basa en el voluntariado; por eso agradezco la labor que hacen asociaciones como Scouts de España o Cruz Roja, a la que en estos tiempos de incertidumbre hemos visto cómo había algunos que incluso la acusaban de no hacer su labor de la forma más conveniente.

La DANA nos ha enseñado muchas cosas. Primero, nos ha enseñado la influencia que tienen las redes sociales o, mejor dicho, la influencia que tienen algunos personajes en la vida actual. Hemos visto cómo algunas personas se han dedicado toda su vida a perseguir fantasmas, a decir que en un *parking* había ochocientos muertos, y lo hacían porque lo que estaban aprovechando era una situación de incertidumbre de los ciudadanos, una catástrofe para conseguir foco. Señores diputados, tenemos que ser conscientes de que en los momentos que estamos viviendo hay gente que aprovecha la situación de desesperanza de algunos ciudadanos para hacer negocio. O conseguimos acabar con eso, o conseguimos desenmascarar a esa gente o el día de mañana no servirá de nada lo que hagamos aquí.

Este Gobierno ha demostrado además que sabe hacer política, que ha decidido venir aquí para cambiar y mejorar la vida de la gente. Lo hizo con la reforma laboral, con la ley de vivienda, con la subida de las pensiones, con la subida de los salarios. Señor Héctor Palencia (**el señor Palencia Rubio: Dígame**), eso es lo que esperan los ciudadanos, que cuando ustedes lleguen aquí —usted, que ya ha hecho méritos ante su jefe— lo próximo que hagan sea ponerse a negociar las leyes que mejoran la vida de los ciudadanos. Porque a ustedes, señores del Grupo Popular, el hecho de que su jefe no asumiera la situación los ha llevado incluso a presentar una enmienda a la totalidad a una ley que, en la legislatura pasada, siendo la misma ley, no presentaron. Ustedes, señores del Grupo Popular, han votado en contra, son los únicos que han votado en contra de una ley —el órgano de investigación de accidentes— que apoyaban las víctimas y que ustedes estaban al 99% a favor.

Creo que es importante y que es bueno que asuman de una vez que no va a haber elecciones generales en este país hasta 2027, que dejen de acosar a todo aquel que se define como socialista, que se pongan a hacer política. Porque creo que los ciudadanos no se pueden permitir que haya un político en este país que no haya asumido el resultado de las urnas y permanentemente esté crispando. Porque cada uno de los diputados que estamos aquí cuando vamos a nuestros pueblos, cuando vamos a nuestras ciudades comprobamos que esa crispación que ustedes han traído aquí se traslada a la calle y se ha vuelto una situación en algunos casos insostenible.

Señores del Partido Popular, no tengo ninguna esperanza de que cambien; lo único que espero por lo menos es que dejen de embarrar la política (**aplausos**), que busquen la forma de mejorar la vida de la gente.

Como decía antes, a mí me encanta que el Grupo Popular le diga al ministro de Transportes que viene aquí obligado. (**Rumores**). Al señor Óscar Puente, que después nos responderá, no le veo muy a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 92

disgusto aquí, no veo que tenga muchos problemas por venir a comparecer (**el señor Palencia Rubio: Ha tardado dos meses.—Rumores**), ha venido en muchas ocasiones, no creo que tenga miedo ni le genere ningún problema que los salvajes, y lo repito, los salvajes del Grupo Popular dediquen el día a increpar, porque además cuando uno viene aquí, sabe de política y cree en la política, tiene la posibilidad de demostrar lo que algunos pensamos de la política. Además, la portavoz del Grupo Vasco lo ha dicho muy claramente: los ciudadanos han valorado positivamente la actuación de este ministro y se ha visto en las redes.

¿Eso quiere decir que no hay cosas mejorables? Sí hay cosas mejorables. Y yo voy a decir alguna de ellas, porque si creemos que hacemos todo bien y no asumimos que hay cosas que hacemos mal, vivimos en un mundo paralelo. (**Rumores**). Cuando se da una situación de catástrofe, que cada día se van a dar más por la situación de cambio climático y las infraestructuras que están diseñadas para unas condiciones distintas, creo que tenemos que crear las herramientas para que el Estado dé la respuesta lo más rápido posible. Veámos cómo había personas que creaban aplicaciones de forma voluntaria para que la gente pudiera encontrar su coche. Creo que estamos en momentos en los que estas situaciones se van a dar más y que los Gobiernos, los Estados tienen que conseguir buscar la forma de que esos contratos se hagan lo más rápido posible, buscar la forma de ser más flexibles, porque además este Gobierno —y voy terminando— lo ha demostrado. Lo demostró el presidente del Gobierno haciendo frente a una situación de pandemia y lo demostró con la crisis de Ucrania, y eso ha llevado a que el titular que podamos ver hoy en los medios internacionales sea que la economía española es la líder mundial en crecimiento y en desempeño. (**Aplausos**).

Señores del Grupo Popular, entiendo, como decía, que tengan que hacer méritos, pero asuman que en 2027 habrá elecciones y los ciudadanos votarán; hasta entonces tenemos tres años en los que todavía tienen la oportunidad de hacer política mejorando la vida de la gente a partir de las leyes.

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

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

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.

La verdad es que una de las cosas que me decepcionan del debate parlamentario es que uno tiene la sensación en demasiadas ocasiones de asistir o participar de un diálogo de sordos. Un grupo parlamentario pide una comparecencia y, mientras que quien comparece a petición de ese grupo parlamentario interviene, la mayor parte está hablando, de pie, no escuchan nada de lo que se dice y luego contestan lo que ya tenían... (**El señor Palencia Rubio: ¡Si tú no miras!**) Yo no miro porque escribo, cuando usted habla yo estoy escribiendo. Sí, sí, yo tomo notas, yo escucho, eso es escucha activa. (**El señor Palencia Rubio: Yo también**).

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Eso es escucha activa, cosa que ustedes no hacen.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Yo no le he visto a usted tomar ni una nota. De hecho, si lo ha hecho, si ha tomado usted alguna nota de lo que... (**Rumores.—Risas**).

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

Señor Palencia, tiene usted su intervención. Apunte, como le ha dicho el ministro, apunte y diga después lo que quiera. Pero, mientras tanto, vamos a dejar que transcurra la intervención adecuadamente. Si tiene usted después un turno para decir lo que le plazca. (**Rumores**).

Continúe, señor ministro.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 93

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

Fíjese, ni siquiera me molesta que el señor Héctor Palencia haga algún apunte, porque al menos eso demuestra de alguna manera que está escuchando lo que digo. No me molesta, pero es un poco triste. Les he traído aquí un informe (**muestra un documento**), pero no he escuchado ni una palabra sobre él. No han hecho ustedes ninguna objeción, parece que lo desconocían. ¿Qué especialista en transporte tiene el Grupo Parlamentario Popular, que ni siquiera conoce el informe del lunes y no es capaz de rebatir ninguno de los datos que en él se contienen? (**El señor Palencia Rubio muestra el mismo documento**). ¿Lo tiene? Pues podía usted haber hecho alguna consideración. (**Rumores.—El señor Palencia Rubio: Ahora, ahora**). Porque el informe no lo elabora el Gobierno de España, ni siquiera se elabora en España; por tanto, es suficientemente objetivo como para que, ya que venimos a debatir sobre el caos ferroviario, tengamos algo en cuenta.

Otra de las cosas que me decepciona de este debate es la falta de rigor a la hora de abordar los temas que son objeto del orden del día. Es que esto no sucede ni en una comunidad de propietarios un domingo por la mañana. Aquí se viene a hablar del caos ferroviario y de la DANA, y hablan de todo menos del punto del orden del día. En fin, es tremendo. (**Rumores**). Luego dicen que no hay libertad en el Parlamento o en nuestro país, cuando aquí cada uno dice lo que quiere, cuando quiere y como quiere. Como no han querido ustedes hablar del informe, ya que al parecer no es suficientemente elocuente, pues vamos a tirarnos un ratito aquí hablando del caos ferroviario.

Vamos a hacer un repaso de cómo está el ferrocarril en España. Empecemos por la alta velocidad. Yo sé que a algunos les molesta, porque creen que a la alta velocidad se le presta mucha atención, en detrimento del ferrocarril convencional, pero por lo menos yo, como participante de un Gobierno que ha hecho tanto por que este país sea el segundo país del mundo en red ferroviaria de alta velocidad, quiero hablar de este tema. Como saben, tenemos la segunda red de alta velocidad más extensa del mundo después de China. Pero lo que es más importante, desde el año 2019 hasta hoy hemos incorporado 753 kilómetros a los 4000 kilómetros de alta velocidad con los que hoy contamos, que es más de lo ha hecho toda la Unión Europea junta, excluidos Alemania, Italia y Francia. Esos 753 kilómetros no los tienen juntos todos los países de la Unión Europea y nosotros los hemos incorporado en cinco años. Créanme, fuera de España esto se ve con asombro, y es lógico, porque no hay ningún país del mundo que haya sido capaz de hacerlo.

Es verdad que se dice: Queremos más ferrocarril convencional. Pero, al mismo tiempo, no hay una sola ciudad en España que no quiera tener tren de alta velocidad. Hemos conseguido tanto, que hoy no hay ninguna ciudad de España que quiera renunciar a la alta velocidad. Estamos convirtiendo la alta velocidad en el tren convencional de media y larga distancia de nuestro país, y eso solo lo puede decir España. El 70% de nuestra población está conectada por red de alta velocidad, y eso ningún país del mundo puede decirlo. (**Aplausos**). Actualmente, cada día se mueven por España mil trenes de alta velocidad y la puntualidad es alta. De conformidad con el último informe de la Comisión Europea, nuestra red de alta velocidad tiene una puntualidad del 91%. No me voy a remitir al informe de esta semana, sino al último que ha elaborado la Comisión.

Necesitamos nuevos trenes, lo hemos dicho en infinidad de ocasiones. ¿Y qué ha hecho el Gobierno? Poner en marcha la mayor compra de trenes de nuestra historia: 500 nuevos trenes por importe de 5500 millones de euros, 412 llegarán entre 2024 y 2028, con opción de que sean 90 más. Claro que necesitamos nuevos trenes, me los piden en Galicia, los piden en Asturias... Y si los tuviéramos, seguramente estaríamos incorporando aún más pasajeros al tren, porque estaríamos ofreciendo más frecuencias y más alternativas, pero tenemos los que tenemos y, con los que tenemos, estamos incrementando enormemente el volumen de pasajeros que suben al tren en nuestro país.

Medidas económicas. En el último presupuesto aprobado por este Parlamento, subimos las inversiones ferroviarias un 72% respecto al presupuesto que nos encontramos cuando llegamos al Gobierno en el año 2018 y triplicamos la inversión en ferrocarril convencional y en cercanías, con más de 2200 millones de euros. La inversión ejecutada en red convencional —no en alta velocidad— en el año 2023 fue de 1430 millones de euros. Récord histórico, pues fue 1,7 veces la inversión realizada en el año 2022. Pero les voy a dar un dato actual: a cierre de octubre de 2024, la inversión ya ejecutada en red convencional es de 1562 millones. Es decir, entre el primero y el décimo mes de este año ya hemos ejecutado 132 millones de euros más que en todo el año 2023. A partir de esos datos, tanto sus señorías como la ciudadanía podrán llegar a sus propias conclusiones de si el Gobierno está cruzado de brazos o si está actuando.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 94

Y lo bueno de estas comparencias sobre el mismo tema es que no paramos de repetir: avanzar, etcétera, y podemos relatar los hitos que vamos alcanzando. Solo en el último mes, hemos puesto en servicio el nuevo vestíbulo de alta velocidad de la estación MadridChamartínClara Campoamor, con casi el doble de espacio para los viajeros del que ya disponían, así como cuatro vías nuevas de ancho estándar, lo que va a facilitar mantener el volumen actual de trenes —tema del que hablamos ya en comparencias precedentes— y tener un espacio digno para los pasajeros en Chamartín. Se lo he dicho otras veces, es verdad que en agosto tuvimos situaciones de hacinamiento en la estación de Chamartín, pero estábamos operando con un vestíbulo de 2600 metros cuadrados, como consecuencia de las obras. Hoy, cualquiera que haya cogido el tren en Chamartín —el señor Palencia lo hace muy a menudo, porque es de Ávila— habrá podido comprobar la diferencia que hay entre lo que teníamos antes y lo que tenemos ahora. **(Rumores).**

Piensen por un momento que la planificación que se ha hecho en relación con el sistema ferroviario de este país ha fallado, y lo ha hecho no porque el ferrocarril haya fracasado, sino por lo contrario. En 2018, cuando se hizo el estudio informativo para emprender la obra de Chamartín, que parcialmente acabamos de poner en marcha, se estimó que en el año 2040 la estación de Chamartín llegaría a alcanzar los 10 millones de pasajeros. Cuando acabe el año, Chamartín habrá tenido 12,9 millones de pasajeros en el año 2024. Por tanto, lo habremos sobrepasado dieciséis años antes. ¿Es este un error de planificación de este ministro? No, simplemente las previsiones no han funcionado y hoy tenemos un tráfico de pasajeros por tren muy superior al que los estudios más optimistas establecían para el momento en el que vivimos.

Pero hemos hecho muchas cosas más. Este último mes hemos licitado por 63 millones tres contratos para ampliar a trenes de 750 metros en siete estaciones de Guadalajara, Zaragoza y Cantabria. Hemos aprobado definitivamente el estudio informativo de la variante sur ferroviaria de Bilbao, con una inversión de 485 millones de euros. Ayer mismo aprobamos definitivamente el estudio informativo de la nueva línea de alta velocidad que conectará Sevilla y Huelva en veintiséis minutos, y anuncio aquí que pronto licitaremos los proyectos, porque ustedes, lejos de recibir esta noticia en Andalucía como lo que es, como una buena noticia, arrojan dudas inmediatamente y dicen: Se ha aprobado el estudio informativo, veremos a ver en qué se queda esto. Pues en lo que se queda es en que vamos a licitar con carácter inmediato los proyectos para desarrollar la alta velocidad entre Sevilla y Huelva **(aplausos)**, que es lo que hemos venido haciendo en los últimos cinco años, como he dicho. Y tenemos plena credibilidad cuando decimos esto.

A mí me sorprende mucho, y tengo que decirlo, cuando tanto el Gobierno de Andalucía como el Gobierno de Galicia cuestionan al Gobierno de España en esta materia y se apuesta con tanta decisión por el Gobierno portugués. No sé, creo yo que será más fácil creer a un Gobierno y a un país que ha sido capaz de poner en pie 4000 kilómetros de alta velocidad en menos de tres décadas que hacerlo en uno que todavía no tiene ni un solo kilómetro de alta velocidad. A mí, sinceramente, me llevan los demonios. Cada vez que veo al Gobierno de Galicia y al Gobierno de Andalucía confiar en los plazos que fija el Gobierno portugués y no creerse los que fija el Gobierno español, no soy capaz de entenderlo. ¿Hasta tal punto llega la politización de las cosas en este país, el partidismo, que se es incapaz de creer a tu propio país y a tu propio Gobierno, cuando ha sido capaz de hacer lo que ha hecho? **(Aplausos)**. Es algo que no logro entender.

Hemos iniciado el estudio de viabilidad de un nuevo itinerario ferroviario de mercancías entre el tramo Pau-Canfranc y el corredor mediterráneo, algo que por cierto el presidente Azcón reconoció, alabó y por lo que se felicitó en el último encuentro que tuvimos, como debe ser. Licitamos por 14 millones de euros las obras para adaptar los servicios de autopista ferroviaria para 46 pasos superiores entre Málaga y Ciudad Real. Aprobamos el estudio informativo para la integración ferroviaria en Zorrotza, Bilbao, gracias al que se van a suprimir dos pasos a nivel de la línea de ancho métrico. Hemos autorizado —señores de Esquerra, señores de Junts—, transferir 201 millones de euros para reforzar la financiación de rodalies, cantidad que irá destinada a financiar el plan de acción, los nuevos servicios de rodalies de Lleida y los sobrecostes de los planes alternativos de transporte derivados por las obras en la red. Y es un acuerdo que alcanzamos con ustedes, señores de Esquerra Republicana. Pongan en valor lo positivo que se hace.

¿Hay cosas que no están bien y que hay que mejorar? De acuerdo, pero no se está reaccionando desde la quietud, se están tomando decisiones, decisiones cuantificables en millones de euros. Por tanto, traslademos a los ciudadanos que si hay algún problema, la solución está en camino y no lo contrario, porque luego nos quejamos del desprestigio de la política, de la desafección de los ciudadanos con la política. ¡Pero si practicamos nosotros en sede parlamentaria la desafección con la política cuando no somos capaces ni siquiera de poner en valor los acuerdos a los que llegamos! **(Aplausos)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 95

Finalizamos las obras de la estación Arc de Triomf en el marco del plan Transformem Rodalies, que ha permitido incrementar la oferta de la R1, R3 y R4 en Barcelona.

Adjudicamos la redacción del estudio informativo para construir la nueva estación de la alta velocidad de Plasencia, el tren de Extremadura. La señora portavoz de VOX dice que a ver si en India van a tener antes la alta velocidad que en Extremadura, ya le digo yo que no. Conviene, ya que uno habla de transportes, informarse de cómo está el mundo. En India, el tren más rápido —potencialmente, porque aún no se ha puesto en marcha— es un tren de fabricación rusa, el Vande Bharat, que tiene una velocidad máxima de 130 kilómetros por hora, aunque todavía no se ha puesto en funcionamiento. Ojalá en India llegaran al 10% de lo que nosotros estamos implementando en Extremadura, que en este momento —les recuerdo—, desde la entrada en Extremadura hasta la salida es un tren ya totalmente electrificado de línea de alta velocidad y que pronto, una vez que superemos las pruebas del ERTMS, en el año 2025, estará recorriendo Extremadura a más de 250 km por hora. Eso es lo que estamos haciendo en España **(aplausos)**, a ver en India cuándo llegan a eso, señora Sánchez Mejías.

Saben que estamos trabajando, por fin, en el tren de la Costa del Sol, y esto debería acogerlo con agrado el Partido Popular, porque tenemos al alcalde de Málaga, a la alcaldesa de Marbella y a muchos alcaldes de ese territorio reclamando este tren desde hace mucho tiempo. Pues este Gobierno se ha puesto a hacer el estudio del tren de la Costa del Sol. Les voy a decir una cosa —voy a reiterar lo que dije el otro día en redes sociales—: no solo vamos a hacer el estudio, vamos a hacer el tren, porque ese tren es posible. Este Gobierno va a hacerlo posible y va a hacer realidad el tren de la Costa del Sol en Málaga. **(Aplausos)**. Y este ministro no se caracteriza por hacer anuncios a humo de pajas, si decimos que lo vamos a hacer, ya pueden los andaluces creerlo porque lo vamos a hacer. Eso sí, si confían en nosotros para hacerlo, porque quienes desde luego seguro que no lo van a hacer son los gobiernos del Partido Popular, que durante muchos años no hicieron absolutamente nada por el tren de la Costa del Sol.

También hemos autorizado la inversión de más de 18 millones para las instalaciones de control de tráfico en la integración ferroviaria en Murcia. Les estoy hablando del último mes, ¿eh?, imagínense el ritmo que llevamos.

Firmamos con el Gobierno Vasco y Renfe el acuerdo de subrogación del servicio de cercanías al País Vasco, donde además cumplimos el compromiso de invertir más de 400 millones en infraestructuras en esa comunidad autónoma. En Irún, hemos firmado el protocolo interinstitucional para la integración del Topo en la red ferroviaria general, que es un hito decisivo en el desarrollo de ese territorio, y esto ha pasado desapercibido. Esta misma semana, en el último Consejo de Ministros, hemos elevado en 525 millones de euros el presupuesto de Renfe hasta el año 2029 para prestar los servicios de obligación de servicio público y para cubrir la compra de trenes, el aumento de costes operativos, la mejora de servicios o la integración tarifaria prevista en varios núcleos de cercanías.

Acabamos de adjudicar en ADIF la compra de material necesario para el montaje de vía en los primeros 60 kilómetros entre Murcia y Lorca, otra infraestructura largamente demandada. Ahí están. **(Por fallo en el micrófono, se interrumpe el sonido.—Varios señores diputados: ¡Es porque habla mucho!)**. Que hablo mucho, dicen, pues tengan paciencia porque me queda un ratito.

Hemos puesto en servicio la primera fase del baipás de Mérida, que va a agilizar la circulación entre Cáceres y Badajoz y va a reducir notablemente los tiempos de viaje entre una localidad y otra. También el nuevo cambiador de Granada, cuya puesta en servicio va a permitir, desde el próximo día 15 de diciembre, que los Alvia S-730 puedan llegar desde Almería a Madrid sin transbordo y que Granada cuente con una cuarta frecuencia a la capital. Y los Alvia S-730 para la línea entre Algeciras y Madrid, que van a reducir el tiempo de viaje en 44 minutos a partir del próximo domingo, con hasta 700 plazas. Esto en el último mes, en un año en el que el tráfico ferroviario se ha incrementado notablemente con relación al año pasado, con un incremento de viajeros del 9%, del 17% en alta velocidad, y en tráfico en corredores de alta velocidad y larga distancia, un 11%. Este año, para que se hagan una idea, hemos batido cinco veces en cinco días diferentes del año el récord absoluto de pasajeros de alta velocidad en un solo día solo contando con Renfe: 118 000 pasajeros. Si a eso le sumamos los pasajeros de ese viernes de los dos operadores que trabajan también en las líneas españolas, Ouigo e Iryo, tenemos cifras en este momento que no tienen absolutamente nada que ver con lo que teníamos hace tan solo cinco años. ¡Y este es el caos ferroviario en España!

En servicios comerciales de alta velocidad y larga distancia, un 8,6% de incremento de viajeros; en el acumulado anual, un 14,6; y en servicio de cercanías y media distancia, solo este mes, un 4,1% y un 2,2% en el acumulado anual. En el puente de la Constitución que acabamos de dejar atrás, 5600 trenes han

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 96

circulado por la red ferroviaria, solo 1300 el jueves, y Renfe ha reforzado su oferta de alta velocidad y larga distancia con 425 500 plazas, casi 15 000 más.

En la última comparecencia que tuve oportunidad de celebrar aquí con ustedes hablé del incremento de la fiabilidad y de puntualidad de los nuevos Talgo S-106, algo que no voy a reiterar. Pero sí voy a referirme, porque esta es la primera oportunidad que tengo, al accidente que tuvo lugar el 19 de octubre en el túnel de Chamartín-Atocha, más conocido como túnel del Chato. Lo primero que quiero decirles es que voy a ser extremadamente prudente, pues hay abierta investigación por parte de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios al haber sido calificado como grave. Como saben, esta es una comisión completamente independiente del ministerio.

El accidente ocurrió pasadas las 16 horas del pasado 19 de octubre en un tren sin viajeros, tripulado por un maquinista y dos técnicos de mantenimiento. Estaba formado por los vehículos autopropulsados de la serie S-114 002 y 005, este último remolcado sin tracción por una avería; provenía del taller de La Sagra e iba a al taller de Fuencarral. El tren quedó detenido en la entrada de Chamartín por problemas de tracción, no pudiendo reanudar la marcha, por lo que se decidió retroceder el vehículo a una zona más favorable. Durante las actuaciones de preparación de los vehículos para reanudar la marcha, se produjo el desacoplamiento del vehículo de cola, escapándose en deriva y circulando sin control en dirección Jardín Botánico, quedando descarrilado una vez pasados los cambios de aguja y volcando sobre el hastial del túnel. Como consecuencia del descarrilamiento, se produjeron daños personales leves, daños importantes en el material y en la infraestructura y retrasos e interrupción del servicio de trenes.

Respecto de la investigación de la CIAF, saben que este organismo es independiente del ministerio y, de hecho, en el proyecto que hemos aprobado hace pocos meses se iba incluso un poco más allá, creando la autoridad administrativa independiente que sustituirá a la CIAF para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios marítimos y de aviación civil. Por ello, en lugar de sacar conclusiones anticipadas, como parece deducirse en la propia petición de comparecencia o en la petición de dimisión que hacía la señora Mejías hace bien poquito conmigo, nuestra misión debe ceñirse a garantizar los medios necesarios para que los técnicos puedan desempeñar su trabajo con total independencia. Me consta que la misma tarde del accidente los técnicos de esta comisión visitaron el lugar e iniciaron las solicitudes de información: registradores del tren, registro de centro de control, consignas y planos de la línea. Además, al ser un asunto relacionado con una avería previa de la unidad que estaba siendo remolcada, recabaron información sobre la avería y desarrollaron todos los procedimientos y medidas adoptadas para la reparación: partes de trabajo, diagnóstico, etcétera. En cuanto a los plazos, la normativa otorga un año para emitir el informe sin que, por tanto, yo esté en condiciones en este momento de establecer en qué plazo va a tener la CIAF ese informe.

En lo que respecta a la actuación por parte de ADIF y Renfe, una vez producido el accidente se activó el plan de contingencias. Dado que no era posible circular por el túnel donde se produjo el accidente, se estableció un plan alternativo de transporte de manera que las circulaciones del Levante se estuvieron iniciando y finalizando desde Atocha en lugar de Chamartín. Esa tarde hubo la mala fortuna de que una persona amenazó con arrojar a las vías en el único puente —mala suerte— próximo a Atocha en el que confluyen todas las vías de cercanías y de alta velocidad. Y, claro, entenderán que nosotros, a diferencia de ustedes, aplicamos los protocolos. Cuando una persona amenaza con arrojar a las vías, se aplica un protocolo que, en ese momento, consistía en cortar la corriente de la catenaria, con la consecuencia de dejar sin servicio a la estación de Atocha, que en ese momento estaba operando no solo los trenes que opera habitualmente, sino también los que tuvimos que diferir de Chamartín como consecuencia del descarrilamiento.

En total, se vieron afectados 68 trenes y unos 18 500 viajeros. De ellos, se reprogramaron 44 trenes y se suprimieron los 24 restantes. En la otra vía quedó el vehículo descarrilado protegido por lonas, que, debido a los daños causados, estaba irrecuperable. Se optó por el desguace de los coches y sacar ese tren dentro de la banda de mantenimiento nocturna para, con ello, no afectar a la operativa. Tengo que decir que desde el día del accidente hasta esta pasada semana en la que finalmente se ha retirado el tren, no se ha producido ni una sola afectación al servicio que hemos prestado de los trenes de alta velocidad que tienen su salida en Chamartín y su destino en Levante y atraviesan ese túnel. Por tanto, la decisión que tomaron los responsables de ADIF y de Renfe fue la correcta: sacar el túnel poco a poco en las bandas de mantenimiento para no afectar a la operativa. Como digo, este lunes retiramos definitivamente los restos del tren y ayer martes, la maquinaria de apoyo en la operación. Por tanto, el túnel ya ha quedado despejado y ya podemos operar con absoluta normalidad, aunque lo hemos venido haciendo, sirviéndonos de la única vía que quedaba operativa.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 97

Esto pasa en otros lugares del mundo. Hay otros túneles como este en el mundo. ¿Pasan estas cosas? Pues sí. Mire, el pasado mes de septiembre se reabrió el túnel de San Gotardo, el más largo del mundo, la principal conexión ferroviaria entre Italia y Suiza. Costó 10 000 millones de euros y casi diecisiete años de obras. Pues bien, ha estado un año cerrado. ¿Por qué? Porque descarriló un tren de mercancías por la rotura de una rueda. La retirada del convoy se prolongó durante semanas y las reparaciones han supuesto un coste de 160 millones de euros, sin contar el grave perjuicio de la pérdida de operativa durante más de un año. Les invito a comprobar si alguien ha pedido la dimisión del ministro suizo por el descarrilamiento del tren de mercancías o si alguien ha asumido algún tipo de responsabilidad política o ha dimitido, porque esto pasa en todos los lugares del mundo. Lo que se hizo, al igual que aquí, es encargar una investigación para aclarar las causas del accidente y prevenir accidentes en el futuro.

Pero esto no solo ha sucedido en Suiza. En septiembre, un tren de pasajeros colisionó en Praga con otro que estaba detenido por no respetar una señal de stop y provocó lesiones graves a treinta y cinco pasajeros. El maquinista del tren que estaba parado dio positivo en la prueba de alcoholemia y el que se saltó la señal era un conductor en formación. ¿Alguien ha pedido la dimisión de mi colega checo, el señor Kupka —con el que, por cierto, he estado reunido esta semana pasada—? No. ¿Habrá pedido alguien la dimisión de Salvini en Italia por el descarrilamiento de un tren en Milán hace varias semanas tras la caída de un contenedor? Estoy seguro de que no.

Pues aquí, fíjense, se produce un fenómeno muy sorprendente —ahora entraremos en la DANA—. Yo he escuchado a la señora Mejías —la derecha habla poco de la DANA en relación con lo que yo he hecho, que pensaba que lo había hecho bien, pero después de aquí, salgo convencido de que lo he hecho no bien, sino superior, porque no han sido capaces de poner pegas a la labor que hemos hecho en el Ministerio de Transportes—, que da un paso muy interesante desde el punto de vista político. Dice: El mérito no es de usted. Se han hecho las cosas muy bien, pero el mérito es de los trabajadores y es a los que hay que felicitar. Claro, yo aquí me planteo esta disyuntiva: ¿cómo se produce ese salto hacia abajo en el caso de que las cosas se hagan bien y hacia el despacho del ministro en el caso de que salgan mal? Es decir, señora Mejías, aclárese: o yo respondo de los descarrilamientos o también respondo de las obras que se han hecho en Valencia. **(Aplausos)**. ¡Lo que no puede ser es que yo no sea responsable de las obras que se han hecho en Valencia, pero sí de los descarrilamientos! ¿No entiende usted que una cosa y otra son incompatibles?

En el fondo, lo que subyace es ese descrédito de la política. Es decir, si algo sale bien es cosa de los trabajadores que obviamente lo es, y yo soy el primero que me he desgañado defendiéndoles todos los días que ha durado la recuperación de las infraestructuras de la DANA. Y créanme que los primeros que lo reconocen son los propios trabajadores, que probablemente nunca se han sentido tan reivindicados, porque en el caso de los trabajadores en materia de infraestructuras, es normal que no se les reconozca tanto. Es normal que se ponga el foco en los bomberos, en los agentes de la Policía, de la Guardia Civil, en el Ejército; normalmente son los que acaparan el foco, son los que se llevan las enhorabuenas, las felicitaciones, y merecidamente, no digo que no. Pero, en este caso, los trabajadores de carreteras y de ADIF se han visto reconocidos y algo —algo— creo que he tenido que ver con eso. **(Aplausos)**. Pero, aclárense, porque ese discurso es la antipolítica. Lo bueno lo hacen los trabajadores; lo malo, los políticos. Yo estaba ese día en ese tren, yo fui el que tomó la decisión de que fuera marcha atrás, de que diera marcha adelante, de desconectarlo del tren de atrás, de no aislarle los frenos o de aislárselos, etcétera. Yo estaba en mi despacho tomando este tipo de decisiones. En fin.

Entremos en la contestación ya más detallada a los grupos parlamentarios que han planteado algunas cuestiones concretas. El diputado de UPN hacía algunas preguntas en relación con Pamplona, con Navarra, sobre los trenes Pamplona-Zaragoza. Los trenes Alaris están haciendo ya las pruebas —precisamente en Zaragoza, hay un tren que se está homologando—, en cuanto tengamos la homologación, los pondremos en marcha. Me gustaría poder darle una fecha exacta, pero, desde luego, no va a ser enero de 2025. Espero que a partir de abril podamos tener ya los trenes homologados y podamos ponerlos a funcionar. Créame que me gustaría que estas cosas fueran mucho más rápidas, soy el primero que me desespero con los trámites necesarios para homologar un tren que, como este, encima era un tren que ya existía. Lo que se ha hecho ha sido una readaptación y una modernización, pero es un tren existente que ha funcionado y no entiendo por qué requiere tanto tiempo para homologarse. Pero son las cosas de la seguridad y, en eso, yo creo que tenemos que respetar los plazos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 98

Respecto del tema de la decisión de si por Ezkio o por Vitoria, estamos haciendo todo lo que podemos. Nos hemos topado con problemas muy serios para hacer las pruebas geotécnicas en el territorio de la variante de Ezkio y hemos tenido que tomar decisiones de hacer esas pruebas en infraestructuras de nuestra propiedad, en carreteras, etcétera. Ni particulares ni municipios nos dejaban acceder; por tanto, los retrasos no nos los puede imputar al Ministerio de Transportes. En todo caso, vamos a tomar una decisión lo antes posible. Pero, también le digo, Navarra estará comunicada por tren de alta velocidad con Euskadi, tomemos la decisión que tomemos, tan pronto esté el servicio de la Y vasca. Le recuerdo que hasta Alsasua, la decisión ya está tomada, y de Alsasua a Vitoria la distancia es muy pequeña. Es decir, tomemos la decisión que tomemos, eso no va a afectar a la puesta en servicio de la alta velocidad y su comunicación con Euskadi. Cuando la alta velocidad esté en marcha en Euskadi estará conectada con Navarra. Luego veremos si vamos por Ezkio, cómo lo hacemos, si vamos por Vitoria, etcétera, pero, en el peor de los casos, habrá unos kilómetros que se harán en red convencional, como se hacen en otros territorios de España, pero vamos a poner en marcha la alta velocidad y la conexión Navarra-Euskadi al mismo tiempo que la Y vasca.

Con relación a la línea Castejón-Zaragoza, sabe que estamos en ello, es prioritaria para nosotros, y están todos los instrumentos de proyecto y obra en marcha.

Y luego, el tema de la variante de Tudela. Usted dice: ¿a quién se le ha ocurrido? Al director general de operativa ferroviaria. Estamos tratando de buscar las mejores soluciones, porque es verdad que a veces hay cosas que se descartan, pero luego el transcurso del tiempo lleva a la conclusión de que igual son soluciones mejores. Eso es lo que estamos estudiando, pero no tenga ninguna duda de que lo vamos a hacer en un proceso de diálogo, como usted mismo señala, con el Ayuntamiento de Tudela, con el que ya estamos en contacto y con el que vamos a trabajar codo con codo para llegar a la mejor solución.

El representante de Podemos lanza una pregunta al aire que yo creo que es necesario contestar, porque también estaba en el discurso del diputado de Compromís, y es la compatibilidad de la ampliación del puerto de Valencia con las exigencias medioambientales para frenar el calentamiento global y la descarbonización. Tengo que decírselo claramente, lo he dicho muchas veces y estaría dispuesto incluso a un debate monográfico sobre este tema: si yo creyera que esta es una operación medioambientalmente nociva, tenga la absoluta certeza de que no la impulsaría. Si la hemos impulsado es porque creemos que es lo mejor, no solo desde el punto de vista económico, sino, sobre todo, desde el punto de vista medioambiental para Valencia. Los problemas de la ampliación de la terminal norte del puerto de Valencia se centran exclusivamente en las afectaciones que se puedan generar a las playas del sur del puerto: las playas de la Albufera y las playas de más al sur de Valencia. Pero la realidad es que el daño que se ha hecho en esas playas viene de muy atrás, de la construcción de las primeras terminales. Es decir, cuando se hicieron la terminal sur y la poniente, ya se frenó el flujo de arenas norte-sur y ya se afectó a las playas de la Albufera. ¿Qué es lo que se ha hecho? Se ha invertido una cantidad de dinero muy importante para recuperar la arena de esas playas y darle una dimensión que no tenía ni en los años sesenta del siglo XX, y no hay más que ir sobre el terreno para verlo. El MITERD ha empleado 30 millones de euros en la recuperación de esas playas.

Pasemos ahora a la parte positiva, porque, realmente, el dique de contención de la terminal norte ya está construido y lo que se está haciendo es rellenarlo. El daño sobre el flujo ya estaba hecho. Vayamos a lo positivo. ¿Qué nos va a permitir esta obra, que es una obra no solo portuaria, sino también ferroviaria? Nos va a permitir sacar todos los días mil camiones de la carretera, de la V-30 de Valencia, lo que supone una reducción de emisiones que bien vale una operación como esta. Estamos ganando masa crítica, estamos incorporando terminal ferroviaria en el lateral de todas las terminales portuarias. Por tanto, estamos haciendo una operación que medioambientalmente arroja un saldo positivo, créanme. Yo les pido que se sumen y que debatamos lo que haga falta, que pongamos argumentos sobre la mesa, pero que lo hagamos con rigor.

Con la representante del PNV comparto muchas de las reflexiones que ha hecho y le agradezco mucho que haya sido capaz de reconocer, porque no es lo común en política, que al menos el Ministerio de Transportes actuó correctamente durante la gestión de la DANA. Ha dicho dos cosas que yo creo que es importante contestar.

En relación con la Y vasca, el Gobierno vasco sabe mejor que nadie el ritmo que llevamos con la Y vasca. Pronto haremos visitas para que se vea, porque hay muchas veces que hasta que no pones una infraestructura en marcha es como si no la estuvieras haciendo. La Y vasca lleva un ritmo de construcción altísimo: tenemos toda la plataforma construida, estamos electrificando ya la mitad de la plataforma, y ustedes lo saben muy bien,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 99

porque hemos hecho encomiendas de gestión en las que el Gobierno vasco está siendo quien lleva sobre sus hombros la ejecución de la obra. Hemos tomado la decisión más importante para desbloquear definitivamente el trazado, que es el nudo de Arkaute. Ya lo hemos aprobado, ya hemos licitado el proyecto y, por tanto, ya no hay ningún obstáculo para que seamos capaces de desarrollar la Y vasca en el plazo más corto posible. Yo no quiero hacer compromisos, pero estoy seguro de que vamos a ser capaces de llegar con suficiencia a las cifras y las fechas de las que se está hablando, porque estamos poniendo toda la carne en el asador. Digo y reitero —lo he dicho en el caso de Asturias—: si el tren de alta velocidad, si la Variante de Pajares supuso un antes y un después para Asturias, eso no es nada con lo que va a suponer la puesta en marcha de la Y vasca para Euskadi. Va a ser un antes y un después para un territorio que, aunque es indudablemente próspero, va a tener muchas más posibilidades gracias a la construcción de esta infraestructura.

Enlazo con su segunda reflexión. Usted ha hablado de que en Irún se produce un paso enorme de camiones. Aquí tengo que ser claro en relación con cuál es la situación que estamos viviendo en este momento con nuestra conexión transfronteriza con Francia. Nosotros vamos a llegar con la Y vasca, probablemente estará en funcionamiento antes de 2030. El Gobierno francés tendría la obligación de haber construido la línea Burdeos-Dax-Hendaya antes de 2030, porque es una infraestructura que forma parte de la red básica de la red TEN-T europea, pero está dando fecha de 2042. Y, créame, es muy difícil la interlocución, porque yo he conocido ya cuatro ministros de transporte franceses en lo que llevo de ministro en un año. Hay quien quiere eso para España, fíjese. Hay quien quiere darle a España la inestabilidad que tienen países como Francia. Ojalá no. Repito, cuatro ministros. No es posible alcanzar acuerdos ni implementar mejoras ni irnos de la mano a la Unión Europea y conseguir una *implementing decision* y que la Unión Europea sobrefinancie la parte francesa que los franceses no tienen interés en desarrollar.

Por tanto, las cifras hablan por sí solas. En cuanto a pasajeros, hay 248 millones de personas que viajan a Francia cada año, 134 por avión y 115 por carretera; y sin embargo, hay 3 millones de viajeros que lo hacen en tren. Estas son las cifras. En el caso del transporte de mercancías, estamos hablando de solo 3 millones de toneladas de mercancías por tren, frente a las 110 millones que se mueven por camión. Si Francia no está dispuesta a mejorar nuestras conexiones interfronterizas, este es un problema que no vamos a resolver desde España. Y al igual que he dicho antes que con el Gobierno portugués hay sintonía y ambición de llegar a las fechas comprometidas y de conectar los dos países, no encontramos esa misma respuesta en el caso de Francia, y tengo que ser claro con ello. Por tanto, ¿tendremos la Y vasca en funcionamiento antes de 2030? Estoy por asegurar que sí. ¿Tendremos conexión de alta velocidad con Francia a través de Hendaya? Estoy seguro de que no, y eso dificulta las cosas. No es un problema de nuestro país.

La representante de Esquerra hablaba de algunas cuestiones relacionadas con las infraestructuras que inciden en la influencia de la DANA, y yo quiero hacer una reflexión. ¿Dónde ha quedado aquí la planificación del territorio? ¡Es una cuestión autonómica! Por tanto, si hay infraestructuras que planificar en determinados territorios adaptándose a sus circunstancias —y el caso del Mediterráneo es muy claro, porque vamos a sufrir este tipo de DANA con más frecuencia—, tienen que ser los territorios los que hagan la planificación. No todo recae sobre el Ministerio de Transición Ecológica, no es así.

He dejado para el final al Grupo Popular —a la representante de VOX ya le he hecho alguna reflexión—. Señor Palencia, créame que su intervención me produce cierta tristeza, porque yo sé que usted dice muchas cosas en las que no cree, y eso me da pena. En política uno tiene que defender aquello en lo que cree, no aquello que cree que le conviene aunque sea opuesto a la verdad. Ha empezado usted diciendo una cosa que es radicalmente falsa: que a mí me cuesta comparecer aquí. ¡Pues menos mal! Llevo seis comparecencias en el Pleno del Congreso en un año, señor Palencia. ¿Sabe cuántas hizo la ministra Pastor en cinco años? Cinco comparecencias. Llevo en un año una comparecencia más que la ministra del Partido Popular, la señora Ana Pastor. **(Aplausos)**. De verdad, hay cosas que son discutibles, pero hay otras que no resisten el más mínimo análisis. Usted no puede venir aquí a echarme en cara que a mí me cuesta comparecer en el Congreso cuando he comparecido más que una ministra durante todo el mandato del primer Gobierno del señor Mariano Rajoy. ¿Qué pasa, que a ella le costaba más comparecer? ¿No hubo asuntos en cuatro años? Le recuerdo que hubo hasta un accidente con un montón de muertos en Galicia. ¿No tenía asuntos por los que comparecer la señora Pastor? Ella en cuatro años, cinco veces; yo en un año, seis. ¡Seis!

Señor Palencia, usted viene a arrojarme a mí la corrupción encima. A mí. Y me habla de asuntos personales míos que son una colección de bulos de lo más casposo, recogida de los medios de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 100

comunicación alternativos de este país. ¿Por qué cae tan bajo el Partido Popular? Si quiere que hablemos de corrupción, no se vaya usted al caso este de Ávila en el que mete al director general de carreteras en un contrato; hablemos de corrupción en Castilla y León. ¿Quiere que hablemos de la trama eólica, señor Palencia? Hubo 16 encausados, 138 años de cárcel, 848 millones de euros en multas y 8 años de instrucción. Este asunto no está empezando, sino que está pendiente de juicio. ¡Ocho años! ¿O quiere que hablemos de la Perla Negra? Este asunto no está en instrucción y hay once acusados; en el de la eólica, dieciséis, con penas de prisión que en algunos casos son de treinta y cuatro años de cárcel. Y ya han sido juzgados, ya se han sentado en el banquillo. Están esperando sentencia desde el 8 de mayo de 2024: junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre. Oiga, como el caso Koldo lleve este ritmo... Parece que va más rápido, este va un poco más rápido, pero como el caso Koldo lleve este ritmo, me temo que se están ustedes precipitando mucho, porque esto está empezando. Fíjense en la trama eólica y en la Perla Negra: nueve añitos llevamos con este asunto y gente sentada en el banquillo. ¿Sabe cuántas responsabilidades políticas se han asumido en esos casos? Cero; ninguna responsabilidad política; ningún responsable político del Partido Popular de Castilla y León se ha dignado a asumir una sola responsabilidad, y eso que esto no son sospechas ni son investigaciones, son gente sentada en el banquillo de los acusados con peticiones de penas de cárcel bien gordas, señor Palencia. **(Aplausos)**. Un poco más de mirarse al espejo antes de hablar de corrupción o de echármelo en cara a mí, que yo soy un político con un expediente imaculado. **(Risas)**. Yo no he pasado por un juzgado en mi vida. Sí, he pasado por algún juzgado. ¿Sabe cómo? Como denunciante de la corrupción del Partido Popular; ahí es donde he ido yo a declarar. **(Aplausos)**. Mi expediente está limpio. Y mire, mientras yo sea responsable de este Ministerio, lo que voy a hacer es lo que he hecho: primera sospecha de corrupción en un asunto, encargo una auditoría. El otro día comparece un señor diciendo que hay no sé cuántos contratos... Yo creo que se van ustedes a arrepentir de haberse sumado a la tesis del señor Aldama. ¿Qué he hecho? Encargar un informe a Adif y otro informe a Carreteras del Estado, y pronto lo tendré. ¿Y qué haré con ese informe? Presentarlo a los tribunales para ayudar a esclarecer los hechos. Comparen ustedes con su ejecutoria: ¿cuántas auditorías han encargado ustedes en la Gürtel y demás casos de corrupción que han tenido? ¿Cuántas han hecho y cuántas investigaciones internas han impulsado? Yo, en cuanto he tenido la más mínima sospecha: investigación interna, sin ningún problema.

Luego, hay una cosa que me ofende profundamente, porque en todo este tiempo no me habrán oído ustedes decir gran cosa de lo que han hecho la Generalitat Valenciana y su Gobierno, me he centrado en lo que tenía que centrarme. He venido aquí con el mismo propósito, y lo primero que hacen ustedes, Partido Popular y VOX, es preguntarme: ¿Dónde estaba usted? ¿Qué decisiones tomó? ¿Qué hizo usted? Pero ¡vamos a ver! El Diccionario de la Real Academia de la Lengua dice que la desfachatez es la actitud que se caracteriza por no considerar o tener en cuenta la dignidad, los derechos o la sensibilidad de las personas, por la falta de respeto o de vergüenza. ¿Cómo tienen ustedes la desfachatez de preguntarme a mí que dónde estaba yo y qué decisiones he tomado? Yo estaba en mi puesto de trabajo, repito, en mi puesto de trabajo, porque mi trabajo, señora Mejías, también es irme a India para buscar contratos para nuestras empresas. **(Aplausos)**. Yo hacía mi trabajo, eso es lo que yo hacía. ¿Cómo pueden ustedes tener la desfachatez de preguntarme dónde estaba yo o qué estaba haciendo cuando el máximo responsable de proteger las vidas de la gente de Valencia estuvo en paradero desconocido durante más de tres horas y media? En este tema, si tuvieran ustedes un poco de lo que hay que tener, lo mínimo que deberían hacer es callarse.

Ustedes han tomado una decisión que es sostener al señor Mazón; allá ustedes. Lo que no pueden hacer de ninguna manera es arrojar fango y basura sobre quienes estábamos en nuestro puesto de trabajo ese día y todos los anteriores y los posteriores. Y digo en paradero desconocido —y con esto concluyo— porque no sabemos todavía dónde estaba el señor Mazón en esas tres horas y media. Lo de El Ventorro es su versión, que yo, legítimamente, no me creo. ¿Y saben por qué no me la creo? Porque dio catorce versiones los catorce días anteriores y tengo el legítimo derecho a no creer que él estuviera donde dice que estaba. **(Aplausos)**. Y ese es un tema que se sabrá. Lo quieran ustedes o no, tarde o temprano se sabrá; se sabrá dónde estaba y qué es lo que estaba haciendo. Ahora nos limitamos a sospecharlo, pero que con esa situación tengan ustedes el cuajo de venirme a mí, que he estado al pie del cañón desde el primer segundo trabajando por la gente de Valencia, a pedirme explicaciones demuestra que son ustedes el Partido Popular de siempre, que no han cambiado, que tienen ustedes la ley del embudo interiorizada hasta la médula: lo ancho para ustedes y lo estrecho para los demás. **(Aplausos)**. Allá ustedes, hagan lo que consideren oportuno. Eso, desde luego, no es lo que quiere la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 101

ciudadanía de este país, y yo no me voy a sumar a sus insidias y a sus consideraciones. He venido a dar explicaciones de mi trabajo y puedo pasear por la calle, aunque haya algunos indeseables que intenten hacérmelo difícil, con la cabeza bien alta por haber cumplido con lo que los ciudadanos me exigieron cuando me pusieron aquí.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): A continuación, intervendrán los representantes de los grupos parlamentarios.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, tiene la palabra del Señor Palencia Rubio.

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

Señor César Ramos, hablan de clones; lo dicen los que mandan argumentarios a sus ministros y a los periodistas, interesante. Por cierto, señor Ramos, el Partido Popular no perdió las elecciones, las ganó. **(Aplausos)**. Ganamos las elecciones generales, ganamos las elecciones autonómicas, ganamos las elecciones municipales y ganamos las elecciones europeas, y le digo: el Partido Popular va a ganar las próximas elecciones generales y Alberto Núñez Feijóo será el próximo presidente del Gobierno de este país. **(Aplausos)**.

Señor Puente, con defensores como el señor Ramos, no necesita enemigos, ya me ha hecho el trabajo. Gracias, señor portavoz, por reconocer que el señor Puente, antes de la riada, solo se dedicaba al Twitter. Muchas gracias. No tengo más que decir en este tema. **(Aplausos)**.

Señor Ramos, también presume de que nosotros no hacemos nada, y lo dice el portavoz del Grupo Socialista, que tiene dieciséis leyes paradas en este Congreso; lo dice el portavoz del grupo que sustenta la mayoría de este Gobierno, que es el que menos leyes ha tramitado en democracia en España, salvo los periodos interinos o en funciones de otros gobiernos. Me parece que también ha estado muy acertado.

Señor Ramos, antes de salir a acusar a los diputados del PP de limitarse a hacer méritos ante el líder, no intente vendernos usted al señor Puente como un estadista, porque entonces parece esto una aurora boreal. Señor Puente, los ciudadanos no le han puesto de ministro; le ha puesto su amigo, le ha puesto el puto amo, así que, por favor, cíñase a la realidad.

Y, hablando de reuniones, creo que hablaba de propietarios de comunidades. Una pregunta: ¿quiénes iban a las reuniones de los pisos de la trama, los ministros o el señor Aldama?

Me decía que no he hablado de este informe. **(Muestra un documento)**. Cójalo, por favor, señor ministro, coja este informe que me ha dicho que no tenía. ¿Nos vamos a la página cuatro? Vamos juntos. **(Protestas)**. Lo tenemos él y yo, con eso es suficiente, ahora se lo contamos. ¿Ve la anotación uno, sobre puntualidad y fiabilidad? Es que, a lo mejor, este informe no habla de su época de ministro. Quizás no habla de la época del Gobierno de Sánchez. Vayámonos al pie de página: Eurobarómetro de 2018. ¿Quién gobernaba en 2018? El Partido Popular. **(Aplausos)**. Gracias por reconocer que el Partido Popular se comprometía con la puntualidad en los trenes. Vaya bumerán, señor ministro, vaya bumerán. ¿Cuántos colecciona usted ya?

Dice, señor ministro, que los trenes de Ávila llegan a Chamartín. Así estamos en Ávila: el ministro no sabe dónde llegan los trenes de Ávila. Llegan a Príncipe Pío. **(Aplausos.—Risas)**.

Claro, yo tengo otra duda, y es si toda la retahíla de compromisos que hoy ha dicho usted aquí, en esta tribuna, se la aplica como alcalde. ¿Recuerda Switch Mobility, la empresa de autobuses eléctricos? Por cierto, provenientes de la India. ¿O InoBat, de baterías? Pues vamos apañados, porque una cosa es hablar y otra cosa es dar trigo, y de esos proyectos nada de nada.

Dice usted que no tomo notas; si quiere, se las dejo aquí luego. Y yo me pregunto qué notas toma usted, porque le he hecho once preguntas claras y sencillas. ¿Quiere que se las dicte para que me conteste o prefiere seguir sin contestar las preguntas como cuando usted comparece? No dice nada, ¿no?

Habla de corrupción. Una pregunta: ¿ese informe que usted ha encargado en el ministerio lo van a hacer los mismos técnicos a los que encargó el otro informe o quizás los va a cambiar para que el resultado no sea el mismo? Si quiere, luego me contesta.

Y habla de casposo. Mire, señor Puente, aquí lo único casposo son las mordidas de los contratos para consumir prostitución del Partido Socialista. **(Aplausos)**.

Hoy ha hablado mucho. Hablando de trenes y antes de pasar al tema de la DANA, ¿sabe usted que se comprometió ante notario —usted, que dice que su palabra vale mucho— a iniciar el soterramiento en el primer semestre de 2012? Ahora que usted es ministro, le invito a que por lo menos intente cumplir su

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 102

palabra, ya no digo la dada a los ciudadanos, que lógicamente le sacaron de alcalde por eso, por no cumplir su palabra.

Sobre el tema de la DANA, a mí me preocupa, señor Puente, que no haya querido contestar la pregunta clave de ese día. Es verdad que a muchos que hablan de lo que estaban haciendo esas horas y miran enfrente yo sí les puedo decir dónde estaban ustedes: estaban aquí. ¿Sabe qué estaban haciendo? Repartiéndose el Consejo de Radiotelevisión Española para controlar la televisión pública de todos los españoles. **(Aplausos)**. Eso es lo que estaban haciendo todos ustedes; nosotros, no. No ha querido contestar la pregunta clave, que es por qué no dio usted la orden, por qué no se la pasó a a su compañero del Consejo de Ministros para cortar las carreteras de competencia estatal: la A-3 y la A-7. ¿Sabe usted que pudo salvar a miles de personas de una ratonera? ¿Sabe que la A-3 y la A-7 se convirtieron en una ratonera?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Tiene que terminar, ha sobrepasado bastante el tiempo.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Voy terminando.

Si no quiere contestar, será por algo. Usted tenía la información y se calló; se calló como muchos callan aquí todo lo que hicieron durante esas horas. Esperemos que algún día se sepa la verdad. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Mejías Sánchez. **(Aplausos)**.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Está muy bien, señor ministro, que usted quiera hablar de los informes, pero, hombre, siempre que sean informes que se correspondan con su etapa de Gobierno, porque para ser un ministro al que le gustan los zascas, le acaban de dar uno memorable. **(Risas.—Aplausos)**.

Permítame recordarle una cuestión: yo, como representante de la oposición, tengo todo el derecho a preguntarle qué ha ido usted a hacer a la India. Si usted me contesta que los trenes a Extremadura van a llegar más pronto que tarde, yo me alegraré por todos los extremeños, especialmente por mi familia extremeña, y lo sentiré por el señor Ramos, que se va a quedar sin discurso, porque no habla de otra cosa y, además, él mismo lo reconoce.

Sí, es cierto que he pedido su dimisión, y la he pedido porque usted es el único ministro que ha recibido dos reprobaciones, algunas de ellas con el voto favorable de algunos de sus socios de Gobierno, señor ministro. Sí, pedí su dimisión el día en que se produjo un descarrilamiento con grave riesgo de accidente, porque ese día usted estaba en una fiesta obteniendo un premio como vecino ejemplar. Muy riguroso no me parece. Por lo tanto, creo que tenía todo el derecho a pedir su dimisión. **(Aplausos)**. Además, esas reprobaciones traen causa de un año de Gobierno de gestión nefasta, que ha sido cuestionada en este Congreso y en este Parlamento en innumerables ocasiones, y se lo han dicho todos los que han intervenido. Usted se niega a creer y a admitir que ha habido caos, pero lo cierto es que usted tiene un problema. Si hablamos del informe al que usted se ha referido, le diré que hay un apartado que usted ha comentado, el de la experiencia del viajero. ¿Y sabe qué pasa? Que, entre los socios de Gobierno y los portavoces de los grupos parlamentarios en materia de transporte, la mayoría somos periféricos, usuarios habituales del tren y, por lo tanto, sufridores habituales de los retrasos, las incidencias, los bloqueos, los sabotajes y todo eso que usted se niega a reconocer y que, además, todos los titulares de todos los medios de comunicación recogen como consecuencia de las experiencias vividas por los usuarios. Así que creo que es una cuestión absolutamente normal que, tras dos reprobaciones y de la desfachatez que usted tiene al decir que no estaba allí para atender las maniobras del maquinista, se pueda pedir la dimisión de un ministro. Lo dice hasta el CIS; para él, es el ministro peor valorado. **(Aplausos)**.

Como yo he venido aquí a hablar de la DANA, también convendrá conmigo que, en sus intervenciones, la mayor parte de los portavoces que han hablado sobre el tema han reconocido que no ha habido una inversión suficiente en materia de infraestructuras hídricas para prevenir este tipo de desgracias naturales. En este caso, tanto mi compañero, que me ha precedido en el uso de la palabra, José María Figaredo, como yo hemos pedido tanto a la ministra como a usted que pongan en marcha la construcción de infraestructuras fundamentales para evitar este tipo de riadas —la presa de Cheste, encauzar el barranco del Poyo, la limpieza de los cauces, evitar la construcción en zonas inundables— y que se dejen de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 103

limitaciones o restricciones de la política climática que nos han llevado hasta la situación que tenemos hoy. Ya le he dicho que, si hubieran encauzado el barranco del Poyo, evidentemente se hubieran salvado muchas vidas. Eran 150 millones, pero ahora nos va a costar 6800. Creo que son razones suficientes como para que usted se lo piense.

La próxima vez que venga, en lugar de leer estos informes tan exhaustivos que le hacen sus asesores, que son fantásticos —además, usted tiene una capacidad de dicción muy buena en la lectura de informes; supongo que debe ser por su pasado como actor—, tráiganos algo un poco más consistente, que nos hable de la realidad que tenemos que vivir en cuanto a las infraestructuras. Si tiene usted tantas quejas y tantas reivindicaciones por parte incluso de sus socios, será porque usted no está haciendo las cosas bien. Un poco más de humildad y un poco más de respeto, señor ministro. **(Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario VOX, puestos en pie).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchas gracias.  
Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra del Señor Alonso Cantorné.

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

Quiero comenzar con un especial reconocimiento a todo el personal del Ministerio de Transportes, que ha trabajado 24/7 para que la normalidad del transporte tras la DANA sea casi una realidad a día de hoy. **(Aplausos)**. Acabamos de conocer que el próximo 16 de diciembre se recupera al servicio de la C1 y de la C2. SUMAR también quiere felicitar al ministro, que ha demostrado que la comunicación es un elemento fundamental para poner en valor un Estado con sus fortalezas, recursos y servicios públicos si siguen bien dotados, ya que salvan al pueblo y recuperan las infraestructuras en situación de catástrofe.

Voy a centrar el turno de réplica hablando del motivo de la comparecencia que el Grupo Popular nos trae hoy a la Cámara. Señorías del Grupo Popular, si alguien está autorizado para describir el padecimiento que pasan los usuarios de media distancia en España, es la gente de la demarcación de Tarragona. Hoy más de 30 000 usuarios de Tarragona están viendo como su vida se trastoca por la interrupción del paso de trenes a causa de las obras de mejora del corredor mediterráneo a su paso por el túnel de Roda de Bará. Casi dos meses y medio con la vía cortada, y aún nos quedan casi tres meses de tortura. El dispositivo y la buena voluntad del plan alternativo de transporte, por un importe 26,5 millones, desgraciadamente, señor ministro, no resuelve el vía crucis de los usuarios del tren. Todo ese sufrimiento que padecen los ciudadanos de Tarragona se debe a ustedes, señorías del Partido Popular, por dejar sin inversiones el ferrocarril convencional. No es la primera vez que lo digo en esta tribuna. Estamos en el pico de la tormenta perfecta, y mucha de la culpa la tiene la inversión de 1562 millones en lo que va de año.

Si a las señorías del Partido Popular y demás grupos de la Cámara les parece una prioridad invertir en ferrocarril, hagámoslo. Podemos ponernos de acuerdo, estoy convencido. Mejoremos los servicios de cercanías allí donde existan: Madrid, Barcelona, Málaga, Sevilla y Valencia. Creemos nuevos cercanías en otras conurbaciones. Rescatemos Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha, Castilla y León, La Rioja, Extremadura, Galicia, Asturias, Cantabria, Navarra y Murcia de su abandono, recuperando líneas abandonadas y dotándolas de material rodante, de frecuencias y de personal suficiente. Firmemos el convenio para que el tren de Llevant a Mallorca no sirva de excusa para que la presidenta Prohens siga asfixiando con más vehículos privados la isla. Sigamos el camino trazado por la alta velocidad; Acabe su recorrido en los lugares donde aún está en construcción, pensado, como ha dicho usted, no exclusivamente en el largo recorrido, sino en los trayectos de media distancia. Apostemos decididamente por el transporte de mercancías con sus autopistas ferroviarias y tomemos la mejor decisión para trasladar las mercancías por el interior a su paso por el Tarragonés. Convirtamos las cabeceras de ferrocarril en verdaderos nudos de intermodalidad y mejoremos, como nos indica el informe, la integración de la bicicleta en el tren; por cierto, nos han dado un cero. Recuperemos la Vía de la Plata; que Lena o Mieres tengan paradas de Avant para que sean realmente medias distancias; que puedas viajar en tren de Barcelona a Lisboa, con parada en Madrid; que vuelvan los trenes nocturnos, otro de los ceros del *ranking*. El informe también cree que el tren es la opción preferida por los usuarios, siempre y cuando se garantice un precio asequible y, como aprobó esta Cámara a propuesta de SUMAR, que las bonificaciones al transporte sigan la línea marcada, sin olvidarse nunca del hecho diferencial y, por tanto, merecedor de discriminación positiva de los territorios insulares, Canarias y Baleares, y de Ceuta y Melilla.

Como ha dicho el ministro, la planificación ha fallado por el éxito, y es necesario revisarla. ¿Qué hacer? ¿Por qué no el ejemplo alemán, con un acuerdo? Cierto es que el servicio ferroviario en el Estado federal alemán es lamentable, muchísimo peor que el nuestro, pero también es verdad que ellos han

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 104

llegado a un acuerdo, y, como ha citado el ministro, Renfe en estos momentos se sitúa en el séptimo lugar del *ranking* europeo. Alemania, por ejemplo —y es lo que nosotros vamos a plantear—, ha elaborado una ley federal de ampliación del ferrocarril. En las próximas semanas, el Grupo Plurinacional SUMAR traerá a este Congreso diferentes iniciativas parlamentarias en la misma dirección que la que ha aprobado la república federal para salvar su red ferroviaria del abandono. Será la prueba del algodón para que, si quieren, sus señorías del Partido Popular se puedan sumar.

Señorías, para acabar, ¿nos creemos de verdad que el ferrocarril es imprescindible, que es el transporte del futuro o solo lo traemos a debate a esta Cámara para intentar que el Gobierno que más hace por el tren descarrile?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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.

Al portavoz del Grupo Popular se le ha olvidado quién ganó las elecciones en 2023 en una comunidad autónoma. ¿Sabe quién ganó las elecciones autonómicas en Extremadura en 2023? El Partido Socialista. **(Aplausos)**. Y el Partido Popular no habrá escuchado nunca decir que la presidenta de Extremadura es una presidenta ilegítima. Eso pasa por una sencilla razón, porque nosotros creemos en la democracia incluso cuando nos perjudica. Ustedes, señores del Partido Popular, solo se apoyan y creen en la democracia cuando salen beneficiados de ella, pero, créannos, vamos a defender con uñas y dientes esta democracia. Cada vez que venimos a visitar este hemisiciclo con un colegio nos preguntan los jóvenes dónde están los tiros de Tejero. Creo que a veces se nos olvida lo que ha pasado en este país. A los socialistas no se nos ha olvidado y seguiremos luchando siempre para que aquel que piensa distinto pueda opinar libremente en este país. Tenemos claro que ustedes no piensan eso, que ustedes tienen la herencia que tienen, y se les nota en cada una de sus actitudes e intervenciones. Por eso, democracia, democracia y democracia.

Usted, además, ha nombrado la puntualidad de los trenes en el año 2018. ¿Sabe cuál era la puntualidad de los trenes en Extremadura en el año 2018, cuando gobernaba el Partido Popular? Del 56%. ¡Tela! ¿Sabe cuál es la puntualidad ahora? Del 85%. **(Rumores)**. Y eso es gracias a todo lo que ha hecho este Gobierno y que el Partido Popular no hizo. El Partido Popular paralizó obras que estaban en marcha, invirtió 0 euros en trenes nuevos y no cumplió los compromisos que existían con comunidades autónomas como Madrid en cercanías y Cataluña en rodalies. Muchas de las consecuencias negativas del tren que vivimos en este país son consecuencia del Gobierno del Partido Popular. **(Aplausos)**. Por eso, cada vez que ustedes traigan aquí debates sobre el tren, nosotros enseñaremos sus vergüenzas, que son muchas.

Y voy a terminar de una forma muy sencilla. Antes he intentado hacer recapacitar al Partido Popular sobre su actitud en este Parlamento, sobre su actitud en la política actual, sobre cómo permanentemente están intentando enfrentar a unos ciudadanos con otros, cómo están utilizando el bulo como herramienta política permanente, cómo están utilizando el acoso, pero como sé que no va a cambiar, permítanme que les diga qué vamos a hacer los socialistas: ante la mediocridad, talento y talante; ante los bulos, política; ante los ataques, leyes; ante el acoso, seguiremos aprobando reales decretos leyes, y ante los insultos, sonrisas, porque eso es lo que nos define a los socialistas.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Para finalizar, tiene la palabra el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

Señora Mejías, dice usted que ha pedido mi dimisión porque mientras descarrilaba el tren yo estaba en una fiesta. Primero, es mentira; no dicen ustedes una verdad nunca. El descarrilamiento se produjo el sábado, y yo estaba en Madrid, en mi puesto de trabajo. Lo que les molesta a ustedes es que yo el domingo, el día después, me fuera a Lugo a recibir el premio de la Federación de Asociaciones de Vecinos de esa provincia como vecino ejemplar del año. **(Aplausos)**. Les molestó tanto tanto que la ciudadanía no comprase la narrativa, esa narrativa que hacen ustedes: qué malo, malísimo es el ministro... Y, miren por dónde, los vecinos me dan el premio al vecino del año. **(Rumores)**. Les molestó sobremanera que yo ese



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 105

domingo me fuera a Lugo a recibir el premio. Les molestó tanto que, fijense, había una consejera del Partido Popular que también estaba premiada ese día y decidió no ir al acto por no juntarse conmigo. Hasta ahí llega el nivel del sectarismo de la derecha de este país. Por tanto, yo no estaba de fiesta, señora Mejías, estaba en Madrid cuando se produjo el descarrilamiento.

Pero, siguiendo su lógica, si usted pide mi dimisión porque un tren descarrila mientras yo estoy de fiesta, cosa que sería perfectamente posible —yo no puedo estar en todos los túneles de España, créame, no tengo todavía esa cualidad—, ¿ha pedido VOX la dimisión de Mazón por estar tres horas y media desaparecido mientras la gente se ahogaba en Valencia? **(Aplausos)**. Yo no lo recuerdo, no lo recuerdo, a lo mejor me lo he perdido. Y no solo no han pedido la dimisión, es que a ese presidente le pusieron ustedes al frente de la Comunidad Valenciana, le pusieron ustedes con su voto. Ustedes ahora quieren escurrir el bulto, pero no, no, el señor Mazón es presidente gracias a los votos de VOX, que fue el que le invistió en la Comunidad de Valencia. Por tanto, señora Mejías, no tiene usted ninguna coherencia, permítame que se lo diga, y una vez más en esta sesión lo hemos constatado.

Señor Palencia, yo no sé si usted cuando sacó el informe pensaba que no tenía yo turno de réplica o es que usted no habla inglés. Puede que sean las dos cosas. El informe. Todos los datos de evaluación de este informe, todos —haga usted algo más que leerse el sumario ejecutivo de la página 4; léaselo entero, ¡hombre!, haga un poquito más de esfuerzo—, son del año 2024. ¿En qué se remite aquí al año 2018? Se lo voy a leer, traducido: De acuerdo con la Unión Europea, solo el 59% de los europeos están satisfechos con la puntualidad del ferrocarril o con su fiabilidad. Y hay una llamada que se remite al Eurobarómetro del año 2018. Es un párrafo. Fíjese el zasca, ¿eh?, señora Mejías; bueno, es un zasca tremendo **(aplausos.—Risas)**, tremendo, me he quedado descolocado —me he quedado descolocado—.

Claro, ustedes hacen estas cosas porque piensan que el público es tonto, porque ustedes parten de esa premisa y creen que el público es tonto. Si yo siguiera su razonamiento, es decir, la satisfacción de los usuarios europeos según este informe del año 2018, yo le sacaré ahora el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de esta misma semana que dice que hoy en España la satisfacción con el ferrocarril es del 66,2%; por tanto, 7 puntos más que en el año 2018, que es en el que gobernaban ustedes. Pero yo no voy a caer en esa trampa, porque el informe es el que es, el informe dice lo que dice; léaselo.

Usted utiliza esto como utilizan... Por cierto, hemos aclarado que de los contratos estos que dice el señor Aldama que los había adjudicado Ábalos, etcétera, muchos están sin adjudicar, sin ni siquiera licitar, otros son anteriores a la llegada de Ábalos al ministerio y muchos son posteriores. Se sacan de la manga ahora lo de los modificados, y dicen: No, no, lo voy a decir aquí, lo voy a decir en sede parlamentaria, el problema no son las adjudicaciones, son los modificados. Algunas cosas. La primera es que en el escrito de treinta y siete folios que el señor Aldama presenta ante el juez la palabra modificados no aparece ni una sola vez, ni una sola. **(Aplausos)**. ¿No les da a ustedes vergüenza erigirse en intérpretes de lo que quiere decir el señor Aldama? El señor Aldama dice que ahí hay un listado de obras preadjudicadas, que ya estaban adjudicadas de antemano, a cambio de futuras mordidas. Pues resulta que les voy a anticipar un dato: de las treinta y siete obras de carreteras —yo analicé solo las siete primeras; ya están terminando el informe— que el señor Aldama subraya —o alguien subrayó en ese Boletín Oficial del Estado—, dieciocho están sin licitar hoy en día, dieciocho de treinta y siete. ¿Qué le parece? ¿Qué modificados se han aprobado en esas dieciocho obras? **(Aplausos)**. ¿Qué modificados? De la época de Ábalos hay seis, pero es que de la época del PP hay cuatro, una incluso de la época de Ana Pastor, y ¿qué tendrá que ver la señora Ana Pastor con Aldama? Supongo que nada. Por tanto, habrá que colegir que ese papelucho lleno de subrayados que ha presentado ese señor ante el juez no tiene el más mínimo sentido, y lo ha hecho él con el ánimo de confundir o lo pilló en alguna mesa, en algún sitio, y ha sacado las conclusiones que le interesaban para la tesis que le interesaba. Esta es la realidad, señor Palencia. En fin, el informe estará hoy terminado y estará presentado ante el juez mañana —espero— o, como muy tarde, el viernes.

Por último, dice usted que yo antes de dedicarme a gestionar me dedicaba a las redes y estas cosas. Pero alguna cosa buena hice, ¿no? Me acuerdo del 26 de septiembre del año 2023 cuando aquí, en esta tribuna, les puse a ustedes el espejo durante un ratito y les recordé eso del ganador de las elecciones que ustedes, por contumacia, vienen aquí a repetir una y otra vez. No se dan cuenta de que están ustedes atrapados en su mismo bucle. Usted me viene aquí a recordar que los ciudadanos de Valladolid me echaron de la ciudad; pues, entonces, como al señor Feijóo, porque yo gané las elecciones en Valladolid, señor Palencia **(aplausos)**, y a usted se le ha olvidado. No aprenden ustedes, no aprenden ni aprenderán. Esto es la democracia, señor Palencia. Esta es una democracia parlamentaria y gobierna quien suma los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 87

11 de diciembre de 2024

Pág. 106

apoyos suficientes para ser elegido. Pasa en Valladolid, pasa en Extremadura y pasa en España. Les guste o no, esas son las reglas, unas veces te favorecen y otras no; y, como ha dicho el señor Calderón, no vale coger solo las reglas cuando a uno le benefician, porque eso es tener mal perder, señor Palencia. Son ustedes unos perdedores y malos perdedores.

Gracias. **(Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Socialista, puestos en pie).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchísimas gracias, señoría.  
Se suspende la sesión.

**Eran las cuatro y cuarenta 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.