



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 808

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 35

celebrada el lunes 14 de noviembre de 2022

Página

ORDEN DEL DÍA:

Retiradas del orden del día:

Preguntas:

- Medidas adoptadas durante los últimos dos años en el sector de mercancías por carreteras 5

Autor:

López Zamora, Cristina (GS).
(Número de expediente 181/002016).

- Fechas y plazos previstos para ejecutar el proyecto ferroviario del AVE Madrid-Extremadura en el tramo Madrid-Talavera-Oropesa, en el Eje Ferroviario Atlántico París-Madrid-Lisboa 5

Autor:

Riolobos Regadera, Carmen (GP).
(Número de expediente 181/001026).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 2

- Previsiones temporales que maneja el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la construcción de la autovía A-15 y la licitación de los tramos pendientes de la A-11 5

Autor:

Cabezón Casas, Tomás (GP).
(Número de expediente 181/002011).
- Momento en el que se materializarán los compromisos adquiridos con Cantabria en materia ferroviaria y, más concretamente, en lo relativo a la llegada de la Alta Velocidad a Reinosa, el necesario tren de altas prestaciones al País Vasco o la reparación, mejora y modernización de las Cercanías en nuestra región 5

Autor:

Castillo López, Elena (GP).
(Número de expediente 181/002013).
- Actuaciones del Gobierno en la mejora de la línea ferroviaria Huesca-Canfranc 5

Autor: Nasarre Oliva, Begoña (GS).
(Número de expediente 181/002017).
- Previsiones y actuaciones que está llevando a cabo el Gobierno en la línea Algeciras-Bobadilla 5

Autor:

Araujo Morales, Gemma (GS).
(Número de expediente 181/002019).
- Previsiones acerca del apeadero de Bellisens y la estación intermodal de Reus 6

Autor:

Guaita Esteruelas, Sandra (GS).
(Número de expediente 181/002021).
- Previsiones acerca de incluir en la planificación de carreteras la conocida como «Y turolense», que uniría la prolongación de la A-40, proveniente de Cuenca, que enlazaría Teruel con Alcañiz y Reus, y la prolongación de la A-25, proveniente de Alcolea del Pinar (A-2), que uniría Monreal del Campo (A-23) con la A-40 en Montalbán 6

Autor:

Guitarte Gimeno, Tomás (GMx).
(Número de expediente 181/002028).
- Demora en la ejecución de la adecuación y mejora del Corredor Atlántico ferroviario (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/090904) 6

Autor:

Rego Candamil, Néstor (GPlu).
(Número de expediente 181/002030).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 3

Preguntas:

- **Motivos por los que se ha eliminado del nuevo Plan Estatal de Vivienda 2022-2025 el único programa del Plan de Vivienda anterior 2018-2021 que propiciaba la creación de un parque de vivienda asequible en alquiler en colaboración público-privada** 6
Autor:
Zurita Expósito, Ana María (GP).
(Número de expediente 181/001711).
- **Razones del incremento progresivo de los hechos conocidos de delitos de ocupación desde el año 2011 al 2021** 8
Autor:
Rueda Perelló, Patricia (GVOX).
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX).
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX).
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX).
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX).
Segura Just, Juan Carlos (GVOX).
(Número de expediente 181/001848).
- **Momento en el que se encuentran los acuerdos con las comunidades autónomas para la implementación de los programas de ayuda tras la aprobación del Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025** 10
Autor:
Ramos Rodríguez, José Luis (GS).
(Número de expediente 181/002023).
- **Acciones que está realizando el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para esclarecer las irregularidades de seguridad denunciadas por el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial supuestamente cometidas por el operador CANAIR durante la erupción volcánica en la isla de La Palma** 13
Autor:
Rueda Perelló, Patricia (GVOX).
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX).
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX).
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX).
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX).
Segura Just, Juan Carlos (GVOX).
Rodríguez Almeida, Andrés Alberto (GVOX).
(Número de expediente 181/001727).
- **Previsiones acerca de revisar el sistema de tarifas de Renfe para abaratar el precio de los billetes dadas las numerosas quejas de los usuarios ante las subidas de precio consecuencia del cambio tarifario operado en el año 2021** 15
Autor:
Rueda Perelló, Patricia (GVOX).
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX).
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX).
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 4

- Vega Arias, Rubén Darío (GVOX).
Segura Just, Juan Carlos (GVOX).
(Número de expediente 181/001744).
- Previsiones acerca de extender la gratuidad de los títulos multiviaje para los servicios de Cercanías, Rodalies y Media Distancia operados por Renfe a los servicios de transporte público colectivo de viajeros por carretera, de manera que sus usuarios recurrentes puedan beneficiarse en condiciones similares a los usuarios de ferrocarril 17
- Autor:
- Lorite Lorite, Andrés (GP).
(Número de expediente 181/002003).
- Medidas que piensa adoptar el Gobierno ante el hecho que estén fuera del periodo concesional legalmente establecido 47 de los 77 contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 18
- Autor:
- Granollers Cunillera, Inés (GR)
(Número de expediente 181/002006).
- Valoración sobre el resultado de las medidas de gratuidad en el bono de Media y Cercanías ferroviarias 20
- Autor:
- Ramos Esteban, César Joaquín (GS).
(Número de expediente 181/002015).
- Perspectiva que tiene el Gobierno en lo relativo a la liberalización efectiva del sector del transporte de pasajeros por carretera, así como medidas que se plantea tomar al respecto 22
- Autor:
- López-Bas Valero, Juan Ignacio (GCs).
(Número de expediente 181/002012).
- Valoración del Gobierno sobre la puesta en servicio del AVE a Galicia 23
- Autor:
- Tizón Vázquez, Uxía (GS).
(Número de expediente 181/002018).
- Decaída del orden del día:
- Pregunta:
- Labores de limpieza en las aguas portuarias de A Coruña (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/092872) 25
- Autor:
- Rego Candamil, Néstor (GPlu).
(Número de expediente 181/002031).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 5

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

RETIRADAS DEL ORDEN DEL DÍA:

PREGUNTAS:

- MEDIDAS ADOPTADAS DURANTE LOS ÚLTIMOS DOS AÑOS EN EL SECTOR DE MERCANCÍAS POR CARRETERAS.

AUTOR:

LÓPEZ ZAMORA, CRISTINA (GS)
(Número de expediente 181/002016).

- FECHAS Y PLAZOS PREVISTOS PARA EJECUTAR EL PROYECTO FERROVIARIO DEL AVE MADRID-EXTREMADURA EN EL TRAMO MADRID-TALAVERA-OROPESA, EN EL EJE FERROVIARIO ATLÁNTICO PARÍS-MADRID-LISBOA.

AUTOR:

RILOBOS REGADERA, CARMEN (GP)
(Número de expediente 181/001026).

- PREVISIONES TEMPORALES QUE MANEJA EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA A-15 Y LA LICITACIÓN DE LOS TRAMOS PENDIENTES DE LA A-11.

AUTOR:

CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GP)
(Número de expediente 181/002011).

- MOMENTO EN EL QUE SE MATERIALIZARÁN LOS COMPROMISOS ADQUIRIDOS CON CANTABRIA EN MATERIA FERROVIARIA Y, MÁS CONCRETAMENTE, EN LO RELATIVO A LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD A REINOSA, EL NECESARIO TREN DE ALTAS PRESTACIONES AL PAÍS VASCO O LA REPARACIÓN, MEJORA Y MODERNIZACIÓN DE LAS CERCANÍAS EN NUESTRA REGIÓN.

AUTOR:

CASTILLO LÓPEZ, ELENA (GP)
(Número de expediente 181/002013).

- ACTUACIONES DEL GOBIERNO EN LA MEJORA DE LA LÍNEA FERROVIARIA HUESCA-CANFRANC.

AUTOR:

NASARRE OLIVA, BEGOÑA (GS)
(Número de expediente 181/002017).

- PREVISIONES Y ACTUACIONES QUE ESTÁ LLEVANDO A CABO EL GOBIERNO EN LA LÍNEA ALGECIRAS-BOBADILLA.

AUTOR:

ARAUJO MORALES, GEMMA (GS)
(Número de expediente 181/002019).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 6

- **PREVISIONES ACERCA DEL APEADERO DE BELLISENS Y LA ESTACIÓN INTERMODAL DE REUS.**

AUTOR:

GUAITA ESTERUELAS, SANDRA (GS)
(Número de expediente 181/002021).

- **PREVISIONES ACERCA DE INCLUIR EN LA PLANIFICIACIÓN DE CARRETERAS LA CONOCIDA COMO «Y TUROLENSE», QUE UNIRÍA LA PROLONGACIÓN DE LA A-40, PROVENIENTE DE CUENCA, QUE ENLAZARÍA TERUEL CON ALCAÑIZ Y REUS, Y LA PROLONGACIÓN DE LA A-25, PROVENIENTE DE ALCOLEA DEL PINAR (A-2), QUE UNIRÍA MONREAL DEL CAMPO (A-23) CON LA A-40 EN MONTALBÁN**

AUTOR:

GUITARTE GIMENO, TOMÁS (GMX)
(Número de expediente 181/002028).

- **DEMORA EN LA EJECUCIÓN DE LA ADECUACIÓN Y MEJORA DEL CORREDOR ATLÁNTICO FERROVIARIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/090904).**

AUTOR:

REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GPLU)
(Número de expediente 181/002030).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Abrimos la sesión. Vamos a proceder a la tramitación del orden del día de hoy dando la bienvenida, en primer lugar, al secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, don Francisco David Lucas. Encantados de tenerle, como siempre, aquí. Vamos a comenzar por usted hoy, con la tramitación de las preguntas orales.

Como saben ya ustedes, se lo he comentado de forma informal, el secretario general de Infraestructuras no puede hacer acto de presencia hoy por tema de salud. En la reunión previa de la Mesa hemos acordado que va a responder a las cuestiones que tiene planteadas el próximo día 14 del mes que viene. Igualmente, me trasladan que por motivos de urgencia se ha retirado una pregunta del Grupo Socialista de doña Cristina López y, por lo tanto, tampoco se va a responder, por lo que tenemos un total de doce cuestiones hoy.

PREGUNTAS:

- **MOTIVOS POR LOS QUE SE HA ELIMINADO DEL NUEVO PLAN ESTATAL DE VIVIENDA 2022-2025 EL ÚNICO PROGRAMA DEL PLAN DE VIVIENDA ANTERIOR 2018-2021 QUE PROPICIABA LA CREACIÓN DE UN PARQUE DE VIVIENDA ASEQUIBLE EN ALQUILER EN COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA.**

AUTOR:

ZURITA EXPÓSITO, ANA MARÍA (GP)
(Número de expediente 181/001711).

El señor **PRESIDENTE**: Como comentaba antes, vamos a comenzar por el secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, don Francisco David Lucas Parrón, que va a comenzar por la pregunta planteada por el Grupo Parlamentario Popular, por Ana María Zurita Expósito. Ya sabe usted que tiene un tiempo de tres minutos que puede usar en dos tandas.

Muchas gracias.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

Muy buenas tardes, señor secretario general, señor Lucas, estamos agradecidos de que venga a comparecer a esta Cámara una vez más.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 7

Esta pregunta la habíamos formulado ya por escrito. Le habíamos preguntado por qué se había eliminado del Plan Estatal de vivienda un programa que funcionaba y que era el único que propiciaba realmente la construcción de un parque de vivienda asequible en alquiler en colaboración público-privada, y la volvemos a formular porque su respuesta la verdad es que no nos ha convencido. Nos vuelve a hablar otra vez de su famoso Plan 20 000. No habiendo sacado adelante ninguna vivienda del primer Plan 20 000 del 2018, vuelven con su nuevo Plan 20 000, ahora de viviendas eficientes, un programa que no está en el plan de vivienda que aparece en su Real Decreto 835/2021, que sí que tiene por objeto el incremento del parque público de vivienda en alquiler, pero no es lo que le estábamos preguntando.

Este programa lo han diseñado para terrenos de titularidad pública, financiación pública y promoción pública. Dejan la puerta abierta a la colaboración público-privada, pero en condiciones equis, vamos a decirlo así, muy poco atractivas. ¿Por qué le pregunto esto? Hay una cosa que podemos compartir, señor secretario, y que es una obviedad, que es la subida de los precios del alquiler, que ustedes no interiorizan, pero lo que no compartimos son las soluciones. Solo tienen que ver los datos de Barcelona. Su modelo intervencionista ha propiciado una subida de precios de alquiler del 22,3% en un año, dato de esta semana, y siguen subiendo. Ante este problema, ustedes apuestan por intervenir la propiedad privada, por intervenir los precios de los alquileres y por cargar la política de vivienda que ustedes no hacen sobre los propietarios privados, y el Partido Popular tiene otra teoría, que es que para que bajen los precios hay que nivelar oferta y demanda, hay que poner vivienda en el mercado, vivienda pública, vivienda en colaboración público-privada sobre suelo público y sobre suelo privado y vivienda libre. Pero, además, donde hace falta. Hay que hacer viviendas donde no hay, donde la ausencia de oferta hace que suban los precios. Hay que poner medidas para que los jóvenes puedan acceder a su primera vivienda, no parches como el bono joven. Es un problema estructural de España, y usted sabe que el suelo público no está donde realmente hace falta ni está disponible, no es suelo finalista. De hecho, su Plan 20 000 ha fracasado porque no hay suelo finalista para construir viviendas allí donde hacen falta.

Este programa por el que le pregunto, que diseñó el Gobierno del Partido Popular, funcionaba y permitía construir viviendas en colaboración público-privada. En 2018 se amplió la titularidad del parque al sector privado y también los límites de las ayudas, que permitían el alquiler a un precio tasado. Si esto funcionaba, ¿por qué lo quitaron? ¿Por qué ese veto a desarrollar viviendas en suelo privado? Explíquenos la incoherencia de maltratar a propietarios de suelo urbano consolidado, exigiéndoles hasta una calificación del 50% de edificabilidad para vivienda protegida y después vetar la participación de suelo privado en estos programas. ¿No cree, señor Lucas, que necesitamos todo el suelo disponible? Porque la siguiente pregunta que voy a hacer es que le voy a pedir que nos relacione todas esas parcelas de que dispone SEPES, que no sabemos tampoco cuáles son, ¿o piensa que la gente tiene que vivir en suelo sin urbanizar o en polígonos industriales?

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

En el tiempo de pregunta les voy a dar un margen de cinco o diez segundos como máximo para que puedan acabar, pero poco más.

Puede responder ahora, señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señora Zurita. En primer lugar, quiero decir que el objetivo de producción de viviendas para ser destinadas al alquiler asequible o social en suelo público en estos momentos tiene dos vías fundamentales de actuación que se vienen concertando con las comunidades autónomas. Una es a través del Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, por el que se regulan los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia.

Se han habilitado 1000 millones de euros de los Fondos Next Generation para la construcción de 20 000 viviendas sostenibles y con exigentes requisitos en materia de eficiencia energética, para ser destinadas al alquiler con precios limitados durante un plazo mínimo de cincuenta años. Estas promociones se realizan en suelos de titularidad pública mediante promoción pública directa o mediante fórmulas de colaboración público-privadas, a través de derechos de superficie o concesiones administrativas. No tiene que confundir usted —siempre se lo he dicho y se lo reitero— lo que era el antiguo Plan 20 000 con el Plan 100 000 que, en estos momentos, tiene varias vertientes de actuación, entre las cuales están las del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. En paralelo, el Plan Estatal para el acceso a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 8

vivienda 2022-2025 incorpora dos programas que lo complementan; en concreto, el Programa de fomento de viviendas para personas mayores y personas con discapacidad, o con movilidad reducida, y el Programa de fomento de alojamientos temporales, de modelos *cohousing*, de viviendas intergeneracionales y modalidades similares.

Sí quiero decirle que nuestra prioridad es la conformación de parques públicos de vivienda en suelos públicos para poder afrontar la conformación de parques públicos de vivienda, que no ha sido uno de los objetivos a lo largo de los últimos años en los gobiernos que nos han precedido. De esta manera, tanto en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia como también en el nuevo Plan Estatal de Vivienda 2022-2025, lo que se pretende es la conformación de esos parques públicos de vivienda, ya sea directamente por las administraciones públicas, ya sea en colaboración público-privada. De ahí las 20 000 viviendas con los Fondos Next Generation o las que se pueden articular a través del Plan Estatal de Vivienda 2022-2025. En el Plan Estatal 2022-2025, el Programa de viviendas para personas mayores y personas con discapacidad, o con movilidad reducida, está destinado a conseguir viviendas en alquiler a precios asequibles para ciudadanos con menores rentas; estas viviendas serán a precio limitado durante un plazo mínimo de veinte años y a través de promoción pública o de colaboración público-privada. Estas viviendas también, por supuesto, tienen una calificación energética mínima A para reducir las emisiones de CO₂ y, sobre todo, para garantizar la eficiencia energética. Luego está el Programa de fomento de alojamientos temporales, de modelos *cohousing*, de viviendas intergeneracionales y modalidades similares, que fomenta la promoción de vivienda cooperativa, en cesión de uso y otras soluciones residenciales modelo *cohousing*, alojamientos temporales u otras modalidades similares destinadas al arrendamiento, la cesión en uso o al disfrute temporal en cualquier régimen admitido en derecho.

Se trata, como digo, de potenciar modalidades de uso residencial que la sociedad va demandando y que responden a nuevos modelos de vida y de relación. Estas propuestas, tanto las primeras como la segunda —a pesar de que usted diga que no es suelo finalista—, están en proceso de acuerdo con las comunidades autónomas. Solamente en esas 20 000 viviendas del plan de recuperación tenemos propuestas ya por 15 000 viviendas, solamente habiendo enviado a las comunidades autónomas 500 millones para 10 000 viviendas. En relación con los programas del plan estatal, y siendo una vida tan corta como la que llevamos actualmente, cuando acaban de firmarse los acuerdos con las comunidades autónomas, son más de 2 000 viviendas las que ya están acordándose en estos dos programas con las comunidades autónomas. Como ve, tanto uno como otro suponen casi 23 000 viviendas, muy superior a lo que se consiguió con el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, que fueron 7 266 viviendas. Por eso, la contestación a su pregunta de por qué se ha optado por esta decisión es decirle que se ha optado por otros programas y otros instrumentos que suplen, complementan y mejoran en conjunto el programa que en un principio y primigeniamente estaba en el Plan Estatal 2018-2021.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias

— RAZONES DEL INCREMENTO PROGRESIVO DE LOS HECHOS CONOCIDOS DE DELITOS DE OCUPACIÓN DESDE EL AÑO 2011 AL 2021.

AUTOR:

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)
FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)
SEGURA JUST, JUAN CARLOS (GVOX)
(Número de expediente 181/001848).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al Grupo Parlamentario VOX, señora De las Heras, para formular la siguiente pregunta.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Lucas, a pesar de la cantidad de veces que nuestro grupo parlamentario ha denunciado el incremento de los casos de usurpación ilegal de viviendas, es decir, la okupación, ustedes sistemáticamente han negado esta realidad, ya sea en las intervenciones parlamentarias de los diputados de su grupo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 9

fijando posición contra las medidas antiokupación que ha ido presentando nuestro grupo parlamentario, como por la ministra Llop el pasado 6 de octubre desde la tribuna de oradores, alegando que estamos asustando a la población, o por la ministra Montero en sus declaraciones alegando que la okupación es un invento de VOX.

Según datos del Ministerio del Interior, los hechos reconocidos de ocupación ilegal de inmuebles van desde los 3849 casos en el año 2011 a los 17 274 de 2021, lo que supone un incremento en diez años de un 450 %. Es más, solo en enero y febrero de este año se ha producido —reitero, según datos del propio Ministerio del Interior— una media de 46 casos diarios, 2700 hechos en total. Estos son los casos de patada en la puerta, porque menciono aparte merecen los casos de iniquokupación, esta lacra que está suponiendo la ruina emocional, mental y económica de miles y miles de familias españolas.

Expuesta ya la realidad de los datos extraídos de fuentes oficiales, como le he dicho, no puede usted negar más esta realidad por mucho que quieran no molestar a sus socios de Gobierno, porque aunque Podemos exprese su afinidad al movimiento okupa son igual o más perniciosos amparando y alentando la ocupación ilegal. Los sucesivos reales decretos leyes y sus prórrogas con la excusa de la pandemia han prohibido el lanzamiento de okupas e iniquokupas y han expropiado la posesión de sus viviendas a decenas de miles de propietarios. Ya en el año 2012 algunos autores se hacían eco de determinados colectivos que, de forma asociativa o no y escudándose en su derecho a la vivienda, mostraban su rechazo al funcionamiento del mercado inmobiliario, con planteamientos abiertamente beligerantes frente al sector crediticio y promotor y promoviendo la ocupación ilegal. Precisamente este movimiento en los últimos años ha encontrado su amparo en determinados partidos políticos como Unidas Podemos o el Partido Socialista, según ustedes Obrero y Español. El aumento progresivo de la ocupación ilegal es evidente, y esta senda alcista ha ido acompañada de un aumento paralelo de la actividad de los grupos criminales organizados que se dedican a la okupación de propiedades ajenas como forma de vida, ya sea directamente a través de la patada en la puerta o mediante el incumplimiento premeditado de un contrato previo. Según usted, ¿cuáles son las razones del incremento progresivo de los hechos conocidos de delitos de okupación desde el año 2011 a 2021?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor secretario general, puede responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias. Buenas tardes, señoría. Gracias por su pregunta.

Me va a permitir aportar algunas consideraciones respecto a uno de los problemas que más afectan al sector de la vivienda, derivado principalmente de la situación económica que viven muchas familias en España, un problema sobre el que podemos y debemos reflexionar sobre su diagnóstico, prevención y tratamiento. Para ello, debemos partir de dos realidades muy diferentes: situaciones derivadas de la vulnerabilidad económica de personas y familias, y situaciones derivadas de la comisión de un delito.

En primer lugar, en cuanto a las razones respecto a la vulnerabilidad económica, siempre que hay crisis económicas en España quienes son más frágiles son las personas y familias con menos recursos económicos. Es evidente que lo acaecido en los últimos años en España ha perjudicado a muchas familias, hasta el punto de perder su vivienda: crisis financiera entre los años 2008-2013; insuficiente protección social; crisis pandémica, con inestabilidad de recursos, y ahora la derivada de la invasión de Ucrania por Rusia, que ha provocado el incremento de los precios y la crisis de la energía. Además, no hemos contado hasta la fecha con un sistema que propicie la creación de respuestas estructurales por las administraciones públicas, la protección de los parques públicos de vivienda, cuando no se han vendido, o un sistema de protección que proporcione cobertura a las familias más vulnerables. La segunda de las razones, respecto a los actos delictivos, quizás desde los ministerios de Justicia e Interior le pueden proporcionar respuestas más ajustadas a la realidad, al hablarse de delitos que se cometen en nuestro país y de los cuales desde Vivienda no disponemos de esa información. Sí quiero decirles que las acciones derivadas de delito —como le he comentado, las okupaciones de vivienda—, una vez que se producen, son un tema de la responsabilidad de las fuerzas de seguridad en el ejercicio de sus funciones en defensa de la garantía de los bienes y valores sociales.

En segundo lugar, en relación con la componente social, sí que me gustaría hacer algunas observaciones y algunas apreciaciones. Como también le he comentado, es evidente que hay una componente social, especialmente cuando afecta a familias y a personas vulnerables, y que necesitan de la colaboración entre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 10

administraciones para la búsqueda efectiva de soluciones. De esta manera, cuando afecta a personas o familias vulnerables debemos actuar, atacando a la fuente del problema que les ha conducido a estas situaciones y buscando soluciones habitacionales; realidades que se agravaron, como he dicho antes, con la crisis de 2008-2013 o con las situaciones que hemos vivido posteriormente derivadas de la pandemia o la que actualmente vivimos por la crisis energética. Es por eso que donde sí estamos aportando más desde nuestro ámbito de actuación específico de Vivienda y Agenda Urbana es en el ámbito de la prevención y la ayuda a las personas y familias vulnerables. Al volcar nuestros esfuerzos en el apoyo para el acceso a una vivienda a las personas y familias en situación de mayor vulnerabilidad, estamos evitando que puedan producirse fenómenos de okupación que se deriven de una situación de necesidad.

En este sentido, nuestros esfuerzos se circunscriben a dos campos de actuación principales: las medidas coyunturales, aportando ayuda económica para que puedan pagar un alquiler a aquellos que se encuentran en situación de mayor vulnerabilidad económica y social. Esta, de hecho, es la orientación principal de los programas, antes comentados también, del Plan Estatal de Vivienda 2022-2025, para generar ayudas al alquiler que atiende a los ingresos y composición de la unidad familiar; del Programa de ayudas a víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables, a aquellos que tienen situación económica compleja y difícil sobrevenida; del Programa de ayudas directas a arrendatarios y adquirentes de viviendas para jóvenes o aquellos también que tienen dificultades para acceder a la misma, y otros programas específicos en relación con zonas degradadas especialmente encaminados a la erradicación del chabolismo y de las infraviviendas.

Pero no solamente nos quedamos ahí. Estamos trabajando también en medidas estructurales para poder hacer frente a estas situaciones de necesidad a través de la ley por el derecho a la vivienda, que intente garantizar derechos; a través de mecanismos que intenten eliminar los incrementos abusivos en los precios del alquiler y también en los de venta; y también aquellas para aumentar las dotaciones presupuestarias que generen parques públicos de vivienda, vivienda social, vivienda en alquiler y, por supuesto, que protejan a las familias más vulnerables.

Creo que todos estos aspectos se le olvidan a la hora de realizar un análisis exhaustivo de la situación que se vive, porque no todo puede ser un análisis simplista de aquellas situaciones que se producen por situaciones delictivas que nada o poco tienen que ver con la mayor parte de las situaciones de vulnerabilidad económica y social que viven muchas familias.

Es nuestra preocupación, es nuestro compromiso, es nuestro trabajo el intentar hacer todo lo posible para ayudar a estas familias vulnerables, a estas personas que están viviendo momentos de muchísima dificultad y que, debido en muchos casos a las situaciones de incremento de precios, a los abusivos precios en alquiler de la vivienda que se han producido en muchas realidades, y, sobre todo, también a la venta y eliminación de los parques públicos de vivienda, han encontrado que sus situaciones no tienen respuesta por parte de las administraciones públicas. En esto estamos trabajando.

Y no renuncio a decir también que cualquier otra aclaración que quiera tener en relación con los hechos delictivos, seguramente que desde el Ministerio de Justicia o el Ministerio del Interior tendrá una información mucho más acertada y mucho más acreditada informativamente de la que le puede proporcionar este secretario general de Agenda Urbana y Vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— MOMENTO EN EL QUE SE ENCUENTRAN LOS ACUERDOS CON LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE AYUDA TRAS LA APROBACIÓN DEL PLAN ESTATAL PARA EL ACCESO A LA VIVIENDA 2022-2025.

AUTOR:

RAMOS RODRÍGUEZ, JOSÉ LUIS (GS)
(Número de expediente 181/002023).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Socialista. El señor don José Luis Ramos tiene ahora el uso de la palabra.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Quiero agradecer la presencia del secretario general de Vivienda, señor David Lucas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 11

El Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025 es, sin duda alguna, uno de los pilares de la política de vivienda del Gobierno como política de país para cumplir el mandato constitucional que nos da el artículo 47 de la Constitución. Tiene entre sus principales objetivos: posibilitar que las personas sin hogar tengan el acceso a una vivienda o a una solución habitacional; facilitar a los jóvenes el acceso a una vivienda digna y asequible en régimen de alquiler en cualquier lugar del territorio nacional en el que vivan; aumentar los parques públicos de vivienda, facilitando la promoción de vivienda en alquiler para incrementar dicha oferta; prestar ayudas a las personas en situación de desahucio o lanzamiento; apostar claramente por la rehabilitación eficiente y mejora de accesibilidad en edificios y viviendas de nuestros barrios, pensando, sobre todo, en nuestros mayores o en personas con discapacidad; facilitar la ayuda a través de préstamos-vivienda para la construcción de vivienda en alquiler o asequibles. Por lo tanto, objetivos principales, como digo, dentro de la política de vivienda y de la política de país.

El plan nacional de vivienda se ha presupuestado ya en los presupuestos para 2023 en 421 millones de euros, más 200 millones para el bono alquiler. Estamos seguros de que tendrán el apoyo —por la preocupación que he visto esta tarde en cuanto a vivienda— del resto de los grupos políticos. Se trata de un plan que ha sido consensuado, acordado y dialogado con las comunidades autónomas, que son las que tienen la competencia exclusiva en materia de vivienda. También, la Conferencia Sectorial de Vivienda ratificó la distribución de los fondos, tanto para el plan nacional como para el bono alquiler. Como digo, es un plan dividido en trece programas que cumplen esos objetivos. Por lo tanto, le queremos preguntar desde el Grupo Socialista al secretario general: habiéndose aprobado dicho plan con estos programas, ¿en qué situación se encuentran y en qué estado los convenios que se hayan firmado o no con las distintas comunidades autónomas para implementar la integridad de este plan en cada uno de sus programas?

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor secretario general, puede responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias.

Señor Ramos, el Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025 fue aprobado por el Real Decreto 42/2022, de 18 de enero. De esta manera, finalizada la vigencia del Plan Estatal 2018-2021, el Gobierno renueva su compromiso para facilitar el acceso a la vivienda con la aprobación de este real decreto. Supone una dotación de 1717 millones de euros y con él se regula un nuevo paquete de ayudas estatales a la vivienda, adaptadas a la realidad de hoy, con un claro objetivo de profundizar en los aspectos más sociales, enlazando con el resto de las políticas impulsadas desde el Gobierno de España que intentan facilitar el acceso a la vivienda a quienes menos recursos tienen o a los colectivos con más dificultades para acceder a una vivienda digna y adecuada.

Estas ayudas se encuentran debidamente coordinadas con las reguladas en el Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, para rehabilitación residencial y construcción de vivienda social en alquiler del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia, y, como bien ha dicho, también con el bono alquiler joven, que supone 200 millones de euros adicionales para el año 2022 y 200 millones para el año 2023. A su vez, esto conlleva una ayuda directa de 250 euros al mes para sufragar el alquiler, incluso siendo compatible con las ayudas al alquiler del programa de ayuda a los jóvenes y para contribuir al reto demográfico del Plan Estatal 2022-2025.

En concreto, el Plan Estatal 2022-2025 cuenta con varios programas cuyos objetivos son: facilitar el acceso a una vivienda digna mediante ayudas al alquiler a ciudadanos vulnerables con menos recursos, programas específicos de ayuda a personas sin hogar, personas que han perdido o pueden perder su vivienda por desahucios, víctimas de violencia de género o personas con vulnerabilidad económica sobrevenida; facilitar el acceso a la vivienda a los colectivos con más dificultades; especial atención a los problemas de despoblación; incrementar el parque público de vivienda en alquiler asequible o social; erradicar la infravivienda y el chabolismo; mejora de la accesibilidad de las viviendas mediante la implementación de ayudas muy superiores a las establecidas en el Plan Estatal 2018-2021; también, finalmente, sufragar seguros de protección de las rentas del alquiler para dar seguridad a los mismos.

El artículo 21 de este real decreto menciona que las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla suscribirán convenios para la ejecución del plan. Corresponde a los órganos competentes de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 12

comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla la tramitación y resolución de los procedimientos de concesión y pago de las ayudas del plan, así como la gestión del abono de las subvenciones una vez que se hayan reconocido por dichas administraciones el derecho de las personas beneficiarias.

De esta manera, los convenios para la ejecución del Plan Estatal 2022-2025, con todas las comunidades autónomas en las que se aplica y con las ciudades de Ceuta y Melilla ya han sido suscritos; en concreto, en las siguientes fechas: el 7 de julio del año 2022 se suscribió con Aragón, Canarias, Extremadura, Galicia, La Rioja, Comunidad Valenciana y las ciudades de Ceuta y Melilla. El 13 de julio, con la Generalitat de Catalunya. El 26 de julio con Cantabria, Castilla y León, Castilla-La Mancha e Islas Baleares. El 16 de agosto con la Comunidad Autónoma de Andalucía. El 15 de septiembre con la Comunidad de Madrid. El 27 de octubre con el Principado de Asturias. El final de este proceso se llevó a cabo el 2 de noviembre con la Región de Murcia.

Recuerden que estos convenios son con todas las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, excepto las comunidades autónomas del País Vasco y Navarra, que no entran dentro de las políticas, en este caso, de vivienda de régimen común.

En estos convenios, para la ejecución del Plan estatal de vivienda, en cada comunidad autónoma o ciudad autónoma se especifica la distribución inicial entre los distintos programas de la financiación, tanto estatal como autonómica, y esta distribución inicial entre los distintos programas puede ser modificada en el seno de la comisión de seguimiento por el MITMA y la comunidad autónoma o ciudad correspondiente para adaptarla a la demanda de cada tipo de ayuda y optimizar la aplicación de los recursos disponibles.

Hasta la fecha se han publicado en sus boletines oficiales 39 convocatorias de las ayudas de los diferentes programas del Plan Estatal 2022-2025 en las comunidades autónomas de Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cataluña, Extremadura, Galicia, Madrid, La Rioja, Comunidad Valenciana, Andalucía, Ceuta y Melilla.

Por otra parte, y hasta la fecha, ya se han suscrito quince acuerdos para la adquisición de viviendas del programa de incremento del parque público de viviendas del Plan Estatal de vivienda 2022-2025; en concreto, con siete comunidades autónomas. Los acuerdos suscritos son con Aragón, Baleares, Castilla y León, Galicia, Madrid, La Rioja y Comunidad Valenciana.

Quiero terminar poniendo de manifiesto que seguimos trabajando para que puedan ser suscritos todos los acuerdos lo antes posible en el desarrollo de los programas y, en función de los acuerdos marco, los convenios marco ya suscritos con todas las comunidades autónomas.

Asimismo, quiero poner de manifiesto dos cuestiones. Primero, que el trabajo, la colaboración y coordinación con las comunidades autónomas son muy positivos, es óptimo. Se está trabajando bien con todas. En segundo lugar, como bien ha manifestado, hay un instrumento muy válido, muy eficaz y muy eficiente, que son las conferencias sectoriales entre comunidades autónomas y el Estado, en donde toda la política de vivienda que es financiada por el Estado —a pesar de que esta no está dentro de las transferencias generales del Estado, sino que es una cantidad de dinero que el Estado pone además de esas transferencias generales del Estado que reciben anualmente todas las comunidades autónomas—; todas estas cantidades son acordadas con las comunidades autónomas en la conferencia sectorial. Todas estas cantidades son acordadas con las comunidades autónomas en la conferencia sectorial. Es decir, que toda esta política nace del consenso y el acuerdo con todas las comunidades autónomas, y espero que pueda seguir siendo así, porque como he comentado antes, y me imagino que comentaré en otras comparecencias, interpelaciones o preguntas que me quieran formular, los resultados están siendo muy positivos, muy óptimos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Damos por concluidas las tres respuestas que se han dado. Espero que hayan quedado satisfechos.

Muchísimas gracias, señor David Lucas.

Hacemos una pequeña pausa para dar la bienvenida a la secretaria general de Transportes, doña María José Rallo. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 13

— **ACCIONES QUE ESTÁ REALIZANDO EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, A TRAVÉS DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, PARA ESCLARECER LAS IRREGULARIDADES DE SEGURIDAD DENUNCIADAS POR EL COLEGIO OFICIAL DE PILOTOS DE LA AVIACIÓN COMERCIAL SUPUESTAMENTE COMETIDAS POR EL OPERADOR CANAIR DURANTE LA ERUPCIÓN VOLCÁNICA EN LA ISLA DE LA PALMA.**

AUTOR:

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)
FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)
SEGURA JUST, JUAN CARLOS (GVOX)
RODRÍGUEZ ALMEIDA, ANDRÉS ALBERTO (GVOX)
(Número de expediente 181/001727).

El señor **PRESIDENTE**: Proseguimos la sesión. Nos acompaña ahora doña María José Rallo, secretaria general de Transportes.

Vamos a comenzar con las preguntas del Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra el señor Rodríguez Almeida.

El señor **RODRÍGUEZ ALMEIDA**: Muchas gracias, señor presidente. Doy la pregunta por reproducida.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora secretaria, que puede contestar en dos turnos.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Rodríguez, el 24 de febrero de 2022 el COPAC presentó ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, una denuncia en la que se ponían en su conocimiento posibles vulneraciones de la normativa aeronáutica vigente en las operaciones en entornos de cenizas volcánicas por parte del operador Canair durante la erupción del volcán Cumbre Vieja de la isla de La Palma, así como la supuesta afección a los principios de cultura justa. Como es habitual ante este tipo de denuncias, AESA analizó los hechos presentados, procedió a efectuar las inspecciones pertinentes con el operador aéreo en los ámbitos tanto de aeronavegabilidad como de operaciones y se llevaron a cabo las investigaciones oportunas en cuanto a todo lo relacionado con la notificación de sucesos. De las acciones de supervisión realizadas por AESA se concluyó que no existían evidencias que pusieran de manifiesto ningún incumplimiento en materia aeronáutica y se dio por archivada la denuncia, cuestión que fue oportunamente trasladada al COPAC.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ ALMEIDA**: Muchas gracias.

Su respuesta demuestra que nada ha cambiado en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. El Gobierno ha despreciado las conclusiones y recomendaciones del dictamen de la Comisión de investigación del accidente de Spanair. Canair, que es el principal operador de Binter, la línea aérea que mueve el mayor número de pasajeros entre las islas Canarias, constituye una verdadera amenaza, porque desprecia a los pilotos que, cumpliendo con su obligación, antepone la seguridad a los intereses espurios de la compañía. Y, tal y como usted acaba de demostrar con su respuesta, AESA no cumple con su función de garantizar la seguridad en la navegación aérea; no promueve una cultura justa en la que se proteja a los que velan por la seguridad aérea. La AESA sigue siendo, tal y como quedó acreditado en la conclusión décima del dictamen de la Comisión de investigación del accidente de Spanair, una agencia de colocación política con unos responsables sumergidos en múltiples conflictos de intereses en el sector de la navegación aérea.

El Ministerio del Interior ha negado al Colegio de Pilotos la existencia de vuelos nocturnos de Canair durante la erupción volcánica. Esos vuelos incumplieron el manual de operaciones de la compañía aprobado por la AESA. Le muestro aquí —ha dicho que no había ninguno— treinta y un vuelos nocturnos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 14

realizados por Canair en solo dos días, los días 2 y 3 de noviembre de 2021 (**muestra un listado de vuelos**), en los que el centro de previsión meteorológica de Tolouse y la Agencia Española de Meteorología —aquí están los informes— advertían de la presencia de ceniza volcánica. (**Muestra unos informes**). No solo estaba activa esa alerta meteorológica, sino que además los comandantes que realizaron vuelos diurnos en esa ruta reportaron el encuentro con nubes de ceniza volcánica. Por lo tanto, es innegable que Canair expuso a sus pasajeros y tripulantes a riesgos significativos. Esos vuelos nocturnos con ceniza volcánica demuestran que los comandantes no se atreven a cumplir con los procedimientos de seguridad previstos en el manual de operaciones de la compañía porque saben que serían despedidos, y ustedes desde el ministerio se han dedicado a negar estos gravísimos hechos. De la misma manera que en la conclusión décima del dictamen de la Comisión de investigación del accidente de Spanair se relacionó a todos los responsables políticos del PSOE, la señalo a usted; señalo también la directora de AESA, Monserrat Mestres; a Marta Lestau y José Luis Lozano, también responsables de la AESA, que llevan décadas sin ver las irregularidades que se denuncian, y, por último, al responsable de seguridad operacional de Canair, Óscar Martín. Son los responsables de la gravísima situación actual. Tienen que adoptar medidas de manera inmediata. Y esos pilotos honrados y valientes, que se atrevieron a anteponer la seguridad de sus pasajeros y tripulación, deben ser readmitidos inmediatamente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Ahora puede usted responder, señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): En primer lugar, cuanto a la actuación de AESA, he de decir que AESA es una agencia absolutamente validada en cuanto a sus procedimientos y toda su normativa desde el punto de vista europeo, que sigue las recomendaciones de EASA y que actúa con absoluto rigor en hacer cumplir y en la supervisión de todo lo que es la normativa. Por tanto, sepa usted que no está cuestionando una actuación política, sino una actuación que va en una estructura que es básica en el ámbito del Estado de derecho y en el ámbito de la seguridad del espacio aéreo.

Ha hecho una serie de afirmaciones en cuanto a lo que es la actuación de AESA que se pueden calificar hasta de frívolas. Usted me puede enseñar una lista de vuelos, pero ¿qué cree?, ¿cree que, si ha sido así, no ha sido tenido en cuenta por parte de los técnicos de AESA al hacer su valoración? Y eso que ha indicado de que AESA es el lugar... (**El señor Rodríguez Almeida: Lo dice la comisión de investigación, no lo digo yo; lo dice el dictamen**). Bueno, ahora hablaremos del dictamen si quiere, pero le tengo que decir que en AESA no hay puestos políticos; AESA está formada por una serie de funcionarios, por una serie de interinos y por una serie de personal de empresas públicas, y desde luego no hay ningún perfil político dentro de la estructura de AESA.

En cuanto al informe de Spanair, el ministerio, AESA y todas las entidades vinculadas al mismo —AENA, Enaire, etcétera— lo han estudiado en profundidad y han llevado a cabo los análisis debidos para trabajar en pro de la seguridad, que es una prioridad dentro del ámbito del Ministerio de Transportes; de hecho, es la prioridad, está por encima de todo.

Y dice usted que ese informe me identifica a mí. Yo, desde luego, no tenía ninguna responsabilidad, y creo que no aparece mi nombre en todo el informe. Con lo cual, le animo a que, si es en sentido contrario, me informe al respecto, porque no tengo conocimiento.

En definitiva, toda la actividad de AESA se desarrolla con el máximo rigor. (**El señor Rodríguez Almeida hace gestos negativos**). Cuando se han identificado incumplimientos en las inspecciones, se han sancionado correspondientemente, y si en este caso no se identificó ninguna actuación que fuera objeto de un incumplimiento de la normativa es porque realmente no lo hubo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 15

- **PREVISIONES ACERCA DE REVISAR EL SISTEMA DE TARIFAS DE RENFE PARA ABARATAR EL PRECIO DE LOS BILLETES DADAS LAS NUMEROSAS QUEJAS DE LOS USUARIOS ANTE LAS SUBIDAS DE PRECIO CONSECUENCIA DEL CAMBIO TARIFARIO OPERADO EN EL AÑO 2021.**

AUTOR:

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX)
FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX)
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX)
SEGURA JUST, JUAN CARLOS (GVOX)
(Número de expediente 181/001744).

El señor **PRESIDENTE**: Señora De las Heras, tiene usted el uso de la palabra.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Gracias, señor presidente.

¿Prevén revisar el sistema de tarifas de Renfe para abaratar el precio de los billetes ante su incremento?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señora Rallo, puede responder.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señora De las Heras, como saben, en los servicios ferroviarios hay dos tipos de servicios. En primer lugar, aquellos sometidos a obligaciones de servicio público, en los que Renfe presta los servicios en el marco de un contrato con la Administración General del Estado, con el Ministerio de Transportes, y el ministerio compensa a Renfe con el presupuesto público por el déficit de explotación de estos servicios. En estos servicios —las obligaciones de servicio público— las tarifas se recogen en el propio contrato y se actualizan anualmente a través de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos. En este ámbito de las obligaciones de servicio público, el ministerio sí tiene una responsabilidad en cuanto al marco tarifario. Y, además, existen los servicios comerciales, que son aquellos en los que Renfe no puede recibir ningún tipo de compensación pública y, por tanto, actúa, como un operador de mercado, de acuerdo a los intereses comerciales de la compañía. En este caso, los precios de los billetes se establecen libremente por parte de la compañía.

En este contexto, en el verano de 2021, Renfe puso en marcha un nuevo modelo, un esquema comercial para estos servicios comerciales —los servicios de alta velocidad y los de larga distancia— que lo que pretende es establecer un sistema más sencillo, más personalizado para los usuarios y que, al mismo tiempo, pueda ofrecer unas condiciones más ventajosas y competitivas; es decir, que esté mejor preparado para competir en un entorno liberalizado en el que hay nuevos competidores. Como ya saben, en el marco del sector ferroviario presta servicios Ouigo, Iryo va a empezar ahora y Renfe debe mantener su competitividad tanto en precio como en calidad. No parece que este cambio de modelo haya supuesto ningún tipo de perjuicio en el número de usuarios de los servicios de AVE; de hecho, la evolución este año está siendo muy positiva, es decir, los usuarios quieren viajar en tren y les parece adecuado el servicio que se presta. Desde luego, entre enero y octubre de 2022 se ha elevado un 22% el número de usuarios respecto al año 2021 y estamos ya prácticamente a niveles similares a los del año 2019.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias Señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias.

En junio de 2021, Renfe implantó este nuevo sistema tarifario para AVE y larga distancia, y, a pesar de que el pretexto era acceder a chollos para competir con la liberalización, como bien usted ha dicho aquí, lo cierto es que los precios se han incrementado. Además, servicios que antes se incluían, como la devolución o el cambio de fecha o de nombre, ahora se venden como suplementos y, en caso de cambio o devolución, ni siquiera se devuelve el cien por cien y se cobra una penalización de entre un 20 y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 16

un 30%. Y, por si esto no fuera suficiente, la web de Renfe impedía a los usuarios comprar, cambiar o devolver los billetes, lo que supuso el colapso de las líneas telefónicas, que se convirtieron en inaccesibles. Como era de suponer ante tan nefasto historial, las quejas de los usuarios no se hicieron esperar. Y el colmo ha sido que Renfe ha negado los fallos y los colapsos, pero lo cierto es que las redes se han inundado con los códigos exactos de error generados por las páginas, incluyendo pantallazos del fallido proceso.

El Grupo Parlamentario VOX registró multitud de preguntas escritas, concretamente queríamos saber qué incrementos tarifarios se han producido en los servicios ferroviarios y qué impacto ha tenido en la población. Sin embargo, el Gobierno ha venido a hablar de su libro y habla de todo menos de los incrementos de los billetes. De hecho, la respuesta que nos han dado por escrito es idéntica a la que nos acaba de dar hoy usted aquí. Y, como si de una broma pesada se tratase, en esa respuesta escrita nos remiten a un enlace cuya página resulta inexistente. ¡En una respuesta escrita del Gobierno! Literalmente, la página dice: Ups, esta página está fuera de circulación. Igual que lo que ha venido a hacer usted hoy aquí, a vender su libro, y nos habla de que es un sistema bueno para competir en la liberalización, de que los usuarios están muy contentos y de toda la efectividad, pero se olvida de hablar del caos. Lo triste es que, lejos de ser una broma de mal gusto, en realidad este Gobierno está tomando el pelo a los españoles y, lo que es peor, al Poder Legislativo en el ejercicio de sus funciones de control, remitiéndoles a páginas fantasma con mensajes irónicos para no responder a las preguntas parlamentarias.

Espero, señora Rallo, sinceramente, que usted aquí, en el tiempo que le queda, responda a lo que tantos ciudadanos quieren saber: cuál es el incremento tarifario de los servicios; si piensan revisar el sistema de tarifas —por lo que me ha dado a entender, entiendo que no, al no ser obligación de servicio público— para abaratar el precio de los billetes de AVE y larga distancia, porque ya sabemos que la gratuidad sí que la han establecido para cercanías y media distancia —y esta diferencia tampoco la entendemos, por qué unos sí y otros no—, o si, por el contrario, van a seguir tomando el pelo a los españoles y al sistema democrático que rige nuestro Estado de derecho para evitar el control parlamentario

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Puede responder, señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias.

En primer lugar, yo creo que la distinción de los servicios que han sido bonificados y los que no ha quedado clara desde el principio, son los supuestos de movilidad obligada y, por tanto, aquellos sometidos a obligaciones de servicio público. Ese es el esquema. Financiar los servicios de alta velocidad, del AVE, sería cómo financiar todos los billetes de avión de España, y probablemente no tendría mucho sentido dedicar el dinero de todos los españoles para ese fin. Aquí, la medida ha sido para financiar a los usuarios habituales.

En relación a cuánto han subido o no han subido las tarifas, eso depende del billete. No hay tarifas en los servicios comerciales como puede haberlas cuando están reguladas, como pasó hace muchos años, antes de esta separación de los servicios de las OSP de los servicios comerciales, y esto me gustaría aclararlo, porque parece que alguien se lleva el dinero. Renfe, siendo una empresa pública, no es necesario que dé beneficios, pero desde luego no puede dar pérdidas. Entonces, necesita adaptar sus ingresos a sus gastos en estos servicios comerciales en los que no puede recibir una compensación pública. O sea, aquí no hay accionistas que se estén llevando la riqueza del país o de los usuarios, simplemente se está permitiendo a través de una flexibilización que cada usuario pague lo menos posible por el servicio que recibe.

En cuanto al tema de la página web, la verdad es que lo desconozco, con lo cual me enteraré de si es que fue un fallo momentáneo o si se trata de que hubo una remisión errónea a la página web. Y otro asunto es toda la parte tecnológica de la página web de Renfe, donde se admite que hubo fallos en una serie de días y se está trabajando por la mejora y, sobre todo, por robustecer todo el sistema de información asociado a la venta de billetes y prestación de información por parte de Renfe.

En definitiva, no se puede hablar de que ha habido un incremento de tarifas sistemático, porque al pasar a un sistema completamente flexible, basado en que cada usuario pueda adquirir aquello que dé respuesta a sus necesidades a un precio lo más bajo posible, hace que no exista un incremento de tarifas *per se*. Puede haber incremento del precio de billetes respecto a una tarifa de referencia que existió hace

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 17

muchos años, pero que desde luego lleva años sin existir. Y, de verdad, en este caso, siendo Renfe una empresa pública, el objetivo es de alguna manera cubrir costes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **PREVISIONES ACERCA DE EXTENDER LA GRATUIDAD DE LOS TÍTULOS MULTIVIAJE PARA LOS SERVICIOS DE CERCANÍAS, RODALIES Y MEDIA DISTANCIA OPERADOS POR RENFE A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE VIAJEROS POR CARRETERA, DE MANERA QUE SUS USUARIOS RECURRENTEMENTE PUEDAN BENEFICIARSE EN CONDICIONES SIMILARES A LOS USUARIOS DE FERROCARRIL.**

AUTOR:

LORITE LORITE, ANDRÉS (GP)
(Número de expediente 181/002003).

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lorite Lorite, del Grupo Popular, puede formular la pregunta.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora secretaria general, en la gestión de la movilidad este ministerio tiene dos constantes. La primera es el abandono del sector del transporte regular de viajeros por carretera, a pesar de que durante la pandemia se consideró como esencial, y la otra es la discriminación en el acceso a la movilidad de las personas que viven en el ámbito rural. Precisamente, el Real Decreto Ley 14/2022 recoge ambos aspectos. La mencionada norma, que tenía como objeto paliar los efectos derivados de la guerra de Ucrania, ha establecido, entre otras cuestiones, la gratuidad de los títulos multiviaje para los viajeros recurrentes en los servicios ferroviarios de cercanías, rodalies y media distancia desde el día 1 de septiembre, y ahora ya sabemos que se va a prorrogar durante el ejercicio presupuestario 2023, con una cuantía de 660 millones de euros ya presupuestados en los presupuestos generales del Estado. Sin embargo, como usted sabrá, el 53 % de los desplazamientos interurbanos se producen a través del autobús, a través del servicio regular de viajeros por carretera, y estos viajeros no van a gozar de absolutamente ninguna bonificación como la anterior. Por tanto, señora Rallo, no es entendible esta discriminación entre un modo de transporte —el ferroviario— y otro —el de la carretera—; entre unos territorios —los urbanos— y otros —los rurales—, porque convendrá conmigo en que la mayoría de los núcleos de población de España no disponen de servicios ferroviarios, eso se produce en las zonas rurales de nuestro país, con lo cual quien padece eso son precisamente los habitantes de esas zonas rurales.

En cuanto a las empresas, desde el punto de vista de las empresas que realizan ese servicio regular existe una clara competencia desleal, sobre todo si tenemos en cuenta los casos en los que los corredores son coincidentes. Esas empresas, que ya han asumido un incremento histórico del precio de los combustibles, van a tener que asumir una pérdida adicional de la demanda de viajeros; es decir, hay una demanda que se va a desplazar hacia el sector ferroviario y que se calcula en torno a un 30 %.

En definitiva, hay un agravio comparativo entre territorios y entre modos de transporte que no es asumible, y no es asumible ni por el sector del transporte ni por las organizaciones sindicales, como Comisiones Obreras o UGT, que ya han dado la voz de alarma y han dicho que puede haber numerosas pérdidas de puestos de trabajo en el sector, incertidumbre y, además, incluso precariedad laboral. La propia Generalitat de Catalunya le remitió en agosto pasado esta misiva en la que hacen notar también esa desigualdad, esa discriminación, y le pide que se extienda esa medida al transporte regular de viajeros por carretera en la misma medida en que se aplica en el servicio ferroviario. ¿Cuándo y de qué modo piensa el Gobierno llevar a cabo esta petición? Nada más.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rallo, puede responder.

La **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Lorite. En primer lugar, me gustaría destacar que parte usted de dos premisas que no se ajustan a la realidad. El hecho de que el ministerio desprecie los servicios de transporte en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 18

autobús o que el ministerio desprece los servicios que se asocian a zonas rurales. Para el ministerio, los servicios de transporte en autobús son absolutamente fundamentales, porque son el medio que ha permitido en España una prestación de servicios de transporte público de manera capilar a todos los territorios y, por tanto, consideramos que el sistema concesional —que actualmente necesita una actualización— ha sido una experiencia de éxito para proveer esos servicios de transporte público. Desde luego, son una prioridad dentro del ámbito del ministerio. También para el ministerio la atención a las zonas rurales es una prioridad, y es una prioridad que hemos materializado a través de la Mesa de Movilidad Rural, pero en España tenemos un reparto competencial en el que cada Administración tiene que dar respuesta a sus competencias, y en todo lo que es movilidad interautonómica corresponde a las comunidades autónomas la prestación de esos servicios y, por tanto, garantizar a los usuarios que tienen respuesta a sus necesidades.

En todo caso, lo ha dicho usted, en este último cuatrimestre de 2022 se han implantado una serie de medidas con el objetivo de aliviar la presión de las familias en un momento de tensión inflacionista importante, y lo que estamos haciendo desde el ministerio es llevar a cabo una monitorización exhaustiva de cómo está funcionando el sistema conjunto de transporte; de ahí que tengamos datos de cómo está funcionando para los servicios de autobús y para los servicios de tren, y estamos siguiendo con especial atención esos posibles deslizamientos del autobús al tren.

Desde luego, todo lo que se vaya a hacer a partir del 1 de enero va a ser garantizando un sistema equilibrado de transporte, de ahí que debamos tener un análisis riguroso de lo que está pasando actualmente. El presupuesto de 2023, efectivamente, recoge 660 millones para permitir la prórroga de las medidas que corresponden a competencias propias de la Administración General del Estado, y en el marco de la prórroga que se pueda establecer para el Plan nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra de Ucrania se podrán establecer medidas adicionales de acuerdo con el diagnóstico que estamos haciendo. Sea lo que sea, será un sistema equilibrado y será un sistema que, desde luego, no perjudique al sector del transporte de carretera, ni mucho menos a los trabajadores de este sector.

Muchas gracias.

— MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO ANTE EL HECHO QUE ESTÉN FUERA DEL PERIODO CONCESIONAL LEGALMENTE ESTABLECIDO 47 DE LOS 77 CONTRATOS DE GESTIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL DEPENDIENTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.

AUTOR:

GRANOLLERS CUNILLERA, INÉS (GR)
(Número de expediente 181/002006).

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos a la siguiente pregunta, correspondiente al Grupo Parlamentario Republicano. Doña Inés Granollers, tiene uso de la palabra.

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

Bienvenida, señora María José Rallo. La Administración General del Estado no ha renovado contratos o líneas de autobús, algunas de ellas caducadas desde hace más de ocho años. La caducidad de estas concesiones impacta en el servicio ofrecido al pasajero. Según un estudio de la Universidad de Barcelona para una revista científica norteamericana, se constata que en el Estado español los precios de las líneas interregionales son entre un 12 y un 36% más caros que los de Alemania, Francia, Italia, Reino Unido o Suecia, unos precios que pagan mayoritariamente las clases más desfavorecidas, que son las que viajan en autobús. El sistema concesional es, pues, defectuoso en su aplicación, no da respuesta a las necesidades de los pasajeros —líneas rígidas, horarios rígidos— y no tiene en cuenta el nuevo mundo del transporte, como puede ser el transporte a demanda. Por este motivo, estamos convencidos de que el sector del transporte de pasajeros necesita una reforma y debemos centrarnos en eliminar vuelos nacionales y reducir el uso del vehículo privado como medio de transporte. Para ello, el transporte colectivo por carretera no es un enemigo, sino un aliado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 19

Por el contrario, los datos del MITMA muestran que el número de pasajeros en autobús interregional está bajando desde 2009: 45 millones de pasajeros en 2009 y 31 millones de pasajeros en 2019, frente al avión que en el que pasa al revés, el avión peninsular doméstico de 35 millones en 2009 a 53 millones en 2019. ¿Qué medidas efectivas van a realizar para revertir esta situación? ¿Estas medidas serán para toda la ciudadanía? El Gobierno ha introducido ahora, por ejemplo, la gratuidad del transporte ferroviario, cosa que nosotros apoyamos, pero esta política no es la solución a todas las necesidades de movilidad de la ciudadanía, principalmente las de las zonas rurales, que son las que sufren un déficit de inversión históricamente mayor por parte del Estado español.

Nosotros, como republicanos, llevamos en nuestro ADN la defensa de la igualdad de oportunidades, y desde esta visión republicana entendemos que la primera obligación de las administraciones públicas es garantizar el derecho a la movilidad y a la accesibilidad para asegurar que toda la ciudadanía pueda acceder así al resto de derechos. Por ello, la Administración pública tiene que actuar analizando globalmente la rentabilidad social, no guiándose únicamente por la rentabilidad económica, y debe introducir criterios de rentabilidad social, equidad territorial y accesibilidad universal a los servicios regulares de transporte por carretera. Solamente así garantizamos que la rentabilidad económica no sea el principal motivo para el diseño de este nuevo mapa de movilidad. Con la futura ley de movilidad sostenible —déjeme que le pida que no sea ya más futura—, ¿van a evitar esta discriminación en el derecho a la movilidad y accesibilidad a las zonas rurales?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Puede responder, señora Rallo.

La **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, vamos a ver, en su intervención ha hecho mención a muchas cosas de carácter distinto, todas relevantes, con algunas de las cuales coincido completamente y con otras tengo mis diferencias. Efectivamente, en el ministerio se están gestionando actualmente setenta y siete servicios públicos de transporte regular de viajeros en autobús por carretera —competencia de la Administración General del Estado—, de los cuales cuarenta y seis han superado el plazo inicial de concesión.

En respuesta a esta situación, viendo los efectos de la pandemia y que no tenía sentido seguir renovando las concesiones en las condiciones —que en algunos casos venían de la época preconstitucional—, se decidió abordar un nuevo mapa concesional, un nuevo mapa en el que por la actuación conjunta de los mapas concesionales autonómicos y el estatal se pudiera dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos, haciendo del autobús un sistema competitivo e interesante para los usuarios que al final, por tener que parar en muchísimos pueblos, lleva a tiempos de viaje tan largos que lo hacen poco atractivo. Estamos convencidos de que es la manera de proveer de una forma más eficiente y mejor a todos los ciudadanos de los servicios de transporte público. Esa es una realidad y así estamos trabajando. Coincido completamente en que la movilidad debe ser un derecho de los ciudadanos, porque, de hecho, es lo que da acceso a poder ejercer otros derechos como la sanidad, la educación, el puesto de trabajo o cualquier otro, y así lo contemplamos en la ley de movilidad.

Además, ha hecho mención al tema de las tarifas. El tema de las tarifas es ciertamente controvertido, pero en el ministerio se han hecho muchas encuestas y la valoración de los usuarios, en cuanto a la tarifa, es muy buena. La propuesta que me estaba haciendo usted está asociada a la liberalización, es decir, que no existan concesionarios y que donde haya una rentabilidad de negocio existan servicios públicos, y donde no exista rentabilidad de negocio no los haya. Eso tiene la contrapartida de menores servicios para los ciudadanos y, desde luego, un presupuesto público que puede ser muy abultado para sostener esas concesiones. Nuestro modelo sigue siendo —y así viene en la ley de movilidad sostenible— concesional adaptado a las circunstancias, con una competencia por el mercado en el que los licitadores, a través de sus ofertas, ya compiten en unas tarifas que tienen que tender a la baja y, por tanto, dar mejor servicio al ciudadano.

También ha indicado el tema del transporte internacional en autobús. A ver, yo creo que hay que ser realista respecto a su papel. El transporte internacional en autobús... **(La señora Granollers Cunillera: He dicho interregional)**. Ah, había entendido internacional. Vale, interregional. La capacidad que tenga el autobús de competir con el avión está muy asociada al tiempo de viaje. Hay que ser realista, el usuario que necesite un tiempo de viaje más corto irá en servicios de alta velocidad si existen o en servicios de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 20

avión. Es más complicado que vayan en el servicio de autobús, y eso es una cuestión de competencia en el viaje, sin perjuicio del nivel de renta.

En definitiva, somos conscientes, primero —lo decía antes—, de que el autobús es la forma universal de accesibilidad a todo el territorio. Segundo, las tarifas tienen que ser competitivas. Tercero, tenemos un reparto competencial en España que, para las zonas rurales, que es donde una inmensa mayoría de los usuarios tienen una movilidad asociada a su cabecera de comarca o capital de provincia —una movilidad muy asociada a la movilidad obligada, a la movilidad cotidiana—, se tiene que dar por parte de las comunidades autónomas. Sí que queremos hacer un trabajo conjunto entre todas las administraciones sobre la base de que ningún ciudadano puede perder ninguna opción de transporte público respecto a las que tiene actualmente. Trabajar conjuntamente es la única manera de poder dar respuesta a este reto que tenemos por delante.

Muchas gracias.

— VALORACIÓN SOBRE EL RESULTADO DE LAS MEDIDAS DE GRATUIDAD EN EL BONO DE MEDIA Y CERCANÍAS FERROVIARIAS.

AUTOR:

RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)
(Número de expediente 181/002015).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Si me permiten, el representante de Ciudadanos está en otra Comisión votando y nos ha solicitado, si la Mesa lo tiene a bien, que le saltemos para que pueda hacer la pregunta en cuanto acabe, me ha dicho que no le queda nada.

Por lo tanto, vamos a pasar a la pregunta de don César Joaquín Ramos, del Grupo Socialista.

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

Gracias, secretaria general. Más que una pregunta es una reflexión. Cuando en esta legislatura se decidió cambiar el nombre del ministerio tradicionalmente llamado Ministerio de Fomento por el de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana lo que se buscaba principalmente era poner el foco en garantizar la movilidad de los ciudadanos, y hay medidas que, de alguna forma, ponen mucho más en evidencia la apuesta del ministerio que otras. Hasta ahora, estábamos acostumbrados a que lo importante para los ciudadanos —y sigue siéndolo en una gran parte— eran las infraestructuras y en hacer hormigón por hacer hormigón, en fijarnos en los kilómetros que tenía un puente, lo maravilloso o lo bonito que era, pero no nos preguntábamos si eso garantizaba la mejor movilidad de los ciudadanos.

Este Gobierno ha decidido poner en marcha una medida que está teniendo una gran repercusión, tanto en usuarios como mediáticamente, que son los bonos gratuitos del ferrocarril. Reconozco que cuando cada fin de semana me monto en el tren, que lo hago habitualmente para ir a mi tierra, a Extremadura, ver muchos extremeños, estudiantes y trabajadores que, gracias al bono gratuito que ha dispuesto este Gobierno, pueden volver cada fin de semana a su casa a pasarlo con su familia hace que merezca la pena estar en política. Esta es de esas medidas que hacen que uno se sienta orgulloso de estar en política al ver la cara de la gente cuando se benefician de esas medidas, que a su vez nos permiten acercarnos al ciudadano. Creo que ese era el objetivo que tenía el ministerio cuando cambió de nombre, ese era uno de los objetivos que buscaba cuando se implementó esta medida y hay que reconocer que ha sido todo un éxito, aunque es cierto que hay algunas cosas que hay que ajustar.

Queremos pedir al ministerio que busque lo antes posible medidas que se puedan implementar para evitar que la gente que está haciendo reserva de plaza sin después utilizarla lo haga, porque además de ser una actuación insolidaria por parte del que lo hace, creo que está perjudicando a muchos usuarios que necesitan el tren cada día para ir a trabajar. Es algo que hay que afrontar rápidamente y con urgencia y, además, que sea una medida que tenga el impacto suficiente. Hay ciudadanos que incluso me trasladan que ellos están dispuestos a pagar por esa plaza, pero lo que quieren es que todas las plazas se ocupen; y creo que hay que buscar la forma para que sea una realidad.

Por otro lado, de nada sirve que se haya puesto en marcha esta medida si después no tiene continuidad en el futuro. Sabemos que va a tener continuidad en el año 2023 con la extensión de la gratuidad, pero tenemos que empezar a plantearnos cuál es el modelo que se va a poner en marcha a partir de 2024, porque creo que mucha gente que no estaba acostumbrada a utilizar el tren de forma habitual y recurrente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 21

se ha dado cuenta de que le sirve para llegar a su trabajo; que le sirve para llevar a su trabajo todos los días; que llega de forma razonable, a día de hoy gratuitamente, pero que también podría hacer uso de él si el precio fuera un precio razonable y asequible. Creo que esta medida va a cambiar radicalmente la forma de entender la movilidad por parte de mucha gente. Veo muchos extremeños que no solo lo utilizan los fines de semana, sino que cada día lo utilizan para ir, por ejemplo, a Plasencia, a Mérida a trabajar, de Badajoz a Cáceres a trabajar, o para hacer algunos de los recorridos que hacen los trenes.

Es una gran medida y creo que hay que seguir buscando la forma de garantizar que funcione de la mejor forma posible. Para eso, lo importante es que tengamos buenas infraestructuras, creo que los presupuestos que se han presentado por parte del Gobierno ayudan a ello, y que tengamos buenos medios para que puedan circular por encima de esas vías. De nada sirve que tengamos buenas infraestructuras —termino—, que tengamos buenos bonos de transporte si no tenemos los trenes que puedan circular, y es cierto que durante muchos años no se hizo la compra de los trenes necesarios. Ahora nos vendría muy bien que todos esos trenes que está comprando Renfe...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ramos, le ruego que acabe. Se ha pasado mucho del tiempo. Por eso se lo digo.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Sí, si voy a terminar, pero como creo que tampoco hay prisa porque no hay tanta gente para preguntar, tampoco nos estresemos.

De nada sirve que tengamos estas buenas medidas si, al final, no están los trenes disponibles para que puedan circular. Nada más.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

No es estrés, simplemente es para que todo el mundo tenga el mismo tiempo.

Puede responder, señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Ramos, desde luego, la valoración que hacemos desde el ministerio respecto a la implantación de estas medidas, como ha dicho usted, es extremadamente positiva y se han alcanzado objetivos muy ambiciosos de utilización y creemos que, con su continuación a lo largo de 2023, se podrán consolidar estos resultados.

Los ciudadanos han aceptado y han utilizado de forma masiva la medida. Desde luego, el objetivo era implantar medidas que aliviasen la situación de las familias en este momento de tensión inflacionista y, además, que se dieran soluciones adaptadas y adecuadas para esa movilidad cotidiana, esa movilidad obligatoria de asistir al puesto de trabajo, ir a los servicios básicos sanitarios o de cualquier tipo.

Hasta este momento, se han vendido en España 2 millones de bonos gratuitos dentro de lo que es la obligación del servicio público de Renfe para los usuarios habituales, de los que tres de cada cuatro corresponden a los servicios de cercanías. Esta medida está permitiendo —usted lo ha dicho— no solo dar respuesta a esas necesidades de movilidad cotidiana, sino, además, dar respuesta a unas necesidades de tipo social, es decir, de gente que vuelve a su casa el fin de semana o que de manera más intensa va a visitar a sus allegados.

Estamos recuperando los niveles de demanda de 2019 tras el *shock* que supuso la pandemia. La pandemia ha tenido efectos y hay que ver cuáles son coyunturales y cuáles son estructurales; existe el teletrabajo y existen también personas que han movido su lugar de residencia, pero, de alguna manera, estamos ya en niveles de demanda superior. Concretamente, los servicios de media distancia están suponiendo un incremento de utilización muy importante, lo cual es muy positivo, porque eran trenes que en muchas ocasiones tenían un nivel de utilización bajo, y dado que el coste ya estaba hecho, porque el tren estaba, de lo que se trata es de maximizar su utilización.

Somos conscientes de que ha habido situaciones de reservas abusivas por parte de algunos usuarios. También tenemos que decir que no es una situación generalizada y que, de acuerdo con los datos que nos proporciona Renfe, se dan en menos de un 4 % de los casos, pero es verdad que son muy visibles y, sobre todo, provocan una sensación de injusticia que no es aceptable. En este sentido, vamos a aprobar próximamente, lo más pronto posible, una vez que se cumplan todas las garantías jurídicas necesarias, medidas que de alguna manera limiten más la posibilidad de realizar esta utilización abusiva de un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 22

derecho que lo que hace es perjudicar al resto de usuarios. Es fundamental tener una actuación equilibrada y, de alguna manera, maximizar ese beneficio. Por ello, estamos muy satisfechos con su utilización, con cómo están funcionando estos servicios, y estamos también de acuerdo en que habrá que llevar a cabo una reflexión sosegada para ver cuál es el sistema que se implantará a partir de 2024 en esa búsqueda de maximizar la utilización del transporte público en cualquiera de sus formas, pero especialmente en el transporte ferroviario.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— PERSPECTIVA QUE TIENE EL GOBIERNO EN LO RELATIVO A LA LIBERALIZACIÓN EFECTIVA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA, ASÍ COMO MEDIDAS QUE SE PLANTEA TOMAR AL RESPECTO.

AUTOR:

LÓPEZ-BAS VALERO, JUAN IGNACIO (GCS)
(Número de expediente 181/002012).

El señor **PRESIDENTE**: Ahora sí, señor López-Bas, del Grupo Ciudadanos, puede hacer su pregunta.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Muchas gracias, señor presidente.

Agradezco tanto a la Presidencia como al resto de compañeros de Comisión la deferencia de haberme dejado intervenir en último lugar para realizar mi pregunta, porque estaba en una ponencia votando un dictamen.

Buenas tardes, señora Rallo, también le pido disculpas por el retraso, aunque llegamos a tiempo. Como usted bien sabe, la CNMC precisamente ha presentado hoy el informe del estudio sobre el transporte interurbano de viajeros en autobús, que se publicó el 29 de junio, entendemos que en el sentido de avanzar en la liberalización del transporte de viajeros por carretera de un modelo de competencia por el mercado a otro de competencia en el mercado. En este sentido, la CNMC ya ha denunciado que es un modelo concesional que, por una parte, plantea un problema grave en su gestión, dado que actualmente y desde hace décadas no se están sacando las licitaciones, encontrándose a 31 de diciembre de 2019 caducadas hasta un total del 46 %, 37 de 80 de las concesiones, y hasta un 10 %, 8 de 80, habrían sido anuladas por instancias administrativas o judiciales. Además, los pliegos de cada convocatoria anterior han sido muy criticados por este organismo en cada uno de sus informes en las siete rondas de licitaciones entre 2007 y 2019, al establecerse pliegos contractuales que se entendían restrictivos —en gran medida— de una verdadera posibilidad de competitividad entre empresas, por ejemplo, por la unificación de líneas en un solo contrato o por la duración muy prolongada de estos, lo que ha supuesto la exigencia de medios, requisitos técnicos y de solvencia mínimos muy elevados, posibles solo para un reducido grupo de empresas. Así lo decía literalmente el informe de la CNMC.

Además, un problema añadido en los últimos años ha sido la gran concentración del mercado en manos de muy pocos operadores, cuando precisamente el tejido empresarial de este sector —en consonancia con todo el tejido empresarial en España— siempre ha sido de muchas pequeñas y medianas empresas, en este caso, además, de carácter local y familiar. Ello ha venido propiciado precisamente por un sistema que está basado en un monopolio temporal y en el subsidio cruzado implícito entre líneas rentables y no rentables. Este es el segundo gran problema, entendemos, del sistema concesional: que los usuarios del autobús interurbano generalmente de un poder adquisitivo medio bajo, es decir, de rentas más bajas, terminan pagando más por su billete si viajan en una línea de las denominadas rentables, porque financian con el mismo las líneas consideradas no rentables. Es evidente que aquí se produce una desincentivación en un usuario con un perfil ya de por sí económicamente muy característico. De hecho, en una década, entre 2009 y 2019, el transporte de viajeros ha perdido prácticamente un tercio de sus usuarios, pasando de 45 a 31 millones.

Por eso, la CNMC propone en su informe iniciar ya la liberalización total de trayectos inferiores a 100 kilómetros y abordar la liberalización de los trayectos superiores a 100 kilómetros, en línea con las propuestas de la Comisión Europea. Esa liberalización supondría un análisis y un diseño de un mapa de transportes que, en principio, solo sería concesional donde fuera preciso mediante la figura de la obligación de servicio público y, sobre todo, eliminando el sistema de subvenciones cruzadas que entendemos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 23

falsea la competencia y perjudica fundamentalmente al usuario. Se trata, por tanto, de aportar siempre transparencia y eficiencia al sector, y mejorar no solo la gestión, sino también la planificación previa del transporte en carretera.

Por ello, mi pregunta es si el ministerio está comprometido realmente con una liberalización del sector en la línea señalada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y qué actuaciones se están llevando o pretenden llevarse a cabo en ese sentido.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Puede ahora responder, señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor López-Bas, el modelo por el que opta el ministerio en materia de las concesiones de autobús es el que se ha recogido en el borrador del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Nosotros hemos analizado todos los modelos que puede haber para la prestación de este tipo de servicios y, desde luego, el modelo actual, que ha tenido un papel fundamental —lo comentaba antes—, da respuesta a la provisión de un sistema de transporte público capilar para todo el territorio y ha sido un éxito. De hecho, también en Europa nos miran por cómo se ha conseguido garantizar esa permeabilidad del territorio gracias al sistema de autobús. Este es un sistema que ha tenido una vigencia muy larga, de acuerdo con unas concesiones otorgadas hace muchas décadas y necesita una actualización, necesita una mejora; en ello estamos trabajando.

Vemos ventajas y desventajas en todos los sistemas. De hecho, en el ministerio estamos de acuerdo con muchas de las observaciones que hace la CNMC en su informe, pero después de analizar pros y contras de todos los modelos, la nueva ley de movilidad sostenible optó por una evolución del sistema y no por una revolución. De esta manera, el sistema concesional se mantiene como la base sobre la que estructurar los servicios de transporte regular de viajeros por carretera, al menos a nivel estatal. Las comunidades autónomas pueden utilizar cualquiera de los instrumentos que permite la ley de contratos para dar respuesta a esas necesidades de movilidad, poner acuerdos marco, contratos de servicio, transporte a la demanda, cualquier fórmula que consideren necesaria. La cuestión es que estamos en la línea de romper esas subvenciones cruzadas. De alguna manera, nada impide que cuando una concesión para su sostenimiento requiera una aportación pública, se pueda dar esa aportación pública. Ello no implica llevar a cabo una liberalización masiva de todos los contratos de manera simultánea y desde el minuto uno.

La ley de movilidad prevé también que el Consejo de Ministros apruebe la posibilidad de que determinadas rutas o determinados itinerarios se puedan prestar al margen del sistema concesional de manera liberalizada. De hecho, precisamente en la presentación de la CNMC a la que he hecho referencia, la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del ministerio, Isabel Pardo de Vera, ha anunciado que va a haber en pocas semanas, este otoño, una manifestación de interés, o sea, una consulta pública al sector para ver en qué itinerarios podría existir un interés de que se prestaran de manera liberalizada. De este modo, lo que pretendemos es llevar a cabo también un proceso que pueda ser progresivo o no en función de la propia experiencia que se vaya ganando, pero sin poner en riesgo el servicio que se presta a los usuarios, de manera progresiva en el tiempo, y ya le digo que con el aprendizaje que podamos obtener de las experiencias piloto que vayamos haciendo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— VALORACIÓN DEL GOBIERNO SOBRE LA PUESTA EN SERVICIO DEL AVE A GALICIA.

AUTOR:

TIZÓN VÁZQUEZ, UXÍA (GS)
(Número de expediente 181/002018).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a concluir con el Grupo Parlamentario Socialista. Doña Uxía Tizón tiene ahora la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 24

La señora **TIZÓN VÁZQUEZ**: Gracias, presidente.

Son bien conocidos los vaivenes que ha sufrido la infraestructura del tren en Galicia. Por situarnos, se inician allá por el año 2000 con planteamientos prácticamente obsoletos, siendo los remordimientos y la falta de responsabilidad política del Partido Popular por el terrible desastre medioambiental del Prestige —del que ayer ya se cumplían veinte años— lo que les lleva a aprobar el Plan Galicia, un plan que hizo aguas. Será posteriormente bajo la mano de un ministro socialista como fue Pepe Blanco cuando se impulsen los proyectos más complejos, con un diseño que será el que se consolide y llegue a nuestros días. Un proyecto que se vuelve a frenar en seco con la paralización de contratos y la política de tapiar túneles del Gobierno del señor Rajoy y que finalmente, décadas después de lo previsto, se traducirá en la llegada del AVE a Galicia, y tendrá que ser con un Gobierno socialista. Hablamos de una conexión de alta velocidad que en menos de un año ha facilitado la vida a miles de gallegos y gallegas y ha acercado nuestra tierra a todos aquellos que en poco más de dos horas ya pueden disfrutar de Galicia. Es el final de un camino que se ha hecho largo, pero que ha culminado y que no se queda ahí, porque trae una visión de futuro para el comercio, para el turismo, pero también para el medioambiente.

Últimamente, hemos visto que al Partido Popular no le parecía suficiente, que ahora que no gobiernan se les ha despertado la fase inconformista, dicen incluso que solo ha llegado a Ourense, pero no a Galicia. Sería bueno que por una vez dejaran de despreciar Ourense y se alegrasen de lo que resulta beneficioso para nuestra provincia. Porque la realidad demuestra que la línea de alta velocidad Madrid-Galicia es la que ha registrado el mayor aumento de circulación de ferrocarriles de todo el país, que ha sido un éxito la reciente conexión con Alicante a través de la línea directa sin transbordos y que la línea seguirá creciendo en utilización de manera notable cuando los trenes Avril de ancho variable y con doble capacidad entren en funcionamiento, extendiendo esta alta velocidad hasta las restantes ciudades gallegas. Hablamos de mejorar la accesibilidad en economía global basada en la movilidad.

Yo, que soy hija, nieta y sobrina de ferroviarios, he vivido muy de cerca las mejoras de mi ciudad, Ourense, cuando ganaba en conexión, y ha sido un verdadero orgullo poder presenciar y celebrar la llegada de este hito del ferrocarril español tras un esfuerzo en recursos humanos y también económicos. La conclusión es que una Galicia bien comunicada es una Galicia que crece, y se ha hecho justicia. La alta velocidad ya es una realidad desde diciembre de 2021, una infraestructura estratégica que vertebra y articula el territorio, un factor de cohesión con un valor incuantificable que contribuye al desarrollo del territorio, pero que también tiene innumerables ventajas. Por ello, querría preguntarle, señora Rallo, cómo valora esta llegada del AVE a Galicia, lo que ha supuesto en este último año y sus efectos para el futuro más inmediato.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señora Rallo, puede proceder a dar respuesta.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señora Tizón, usted lo ha dicho, la puesta en marcha a finales del año 2021 de la alta velocidad entre Madrid y Galicia ha sido un hito histórico en conectividad que ha permitido una reducción muy sustancial de los tiempos de viaje entre el centro de la península y las capitales gallegas. A modo de ejemplo, le puedo citar esa reducción de cincuenta minutos entre las conexiones de Madrid y Vigo y Madrid y Pontevedra o la reducción de tiempos de una hora y cuarto en el caso de la conexión entre Madrid y Ourense.

Además de estas reducciones de tiempos de viaje, se ha incrementado de manera muy sustancial toda la oferta comercial entre las principales ciudades gallegas y la capital y, como decía, con las ampliaciones que progresivamente se puedan ir haciendo hacia otras capitales. También hay que decir que junto con este proceso se produjo un incremento de la oferta comercial en conexiones internas entre las ciudades gallegas y una ampliación de las plazas Avant, que son plazas con obligación de servicio público. Pero además, y en la línea de lo que ha dicho de estos viajes directos, también se puede ir a otras capitales a través de billetes integrados, que son títulos de transporte que garantizan el enlace y con una tarifa muy competitiva, inferior a la suma de dos billetes. Por otro lado, Renfe ya está operando en Galicia servicios que son cien por cien de emisiones cero, con unos tiempos de viaje muy competitivos y con una oferta comercial muy ambiciosa para que las posibilidades de conectividad para todos los usuarios sean prácticamente óptimas. Queda, como ha dicho, el tema de los trenes Avril, que ya anunció la secretaria de Estado que se irían incorporando en la próxima primavera y que supondrán un nuevo hito en ese proceso de mejora.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 808

14 de noviembre de 2022

Pág. 25

Por otro lado, ya lo ha dicho usted también: con esta nueva conectividad se van a crear posibilidades empresariales, una mejora del atractivo turístico y comercial de Galicia, una mejora de la conectividad desde el punto de vista social, la ampliación de las posibilidades de zonas de estudio o la ampliación de las posibilidades de zona de trabajo. En definitiva, como los seres humanos nos movemos por isócronas, lo que está a una distancia razonable de nuestra vivienda, cuando mejoran los tiempos de viaje, las posibilidades se amplían de manera muy importante. Los servicios de AVE ya solo en los primeros meses han sido utilizados por 850 000 viajeros, lo que ha supuesto un incremento de un 185%, que son cifras que cuesta visualizar, es realmente impresionante. También los servicios de conexión garantizada de esos billetes integrados han supuesto un incremento de casi un 300%. Estamos hablando de cifras de las que nos tenemos que sentir muy muy satisfechos.

Además me gustaría indicar, ya dentro de lo que es la movilidad interna de Galicia, cómo está funcionando el corredor Ourense-Santiago-A Coruña, que está incluido dentro de los servicios que tienen el beneficio del billete gratuito en este último cuatrimestre. Si comparamos las cifras de 2019, en el que hubo 68 600 usuarios, 7300 de ellos con abono, ahora estamos en 140 000 usuarios, de los cuales, 78 700 cuentan con el abono gratuito. Es decir, los usuarios se han duplicado, y se han multiplicado por diez los usuarios de los bonos gratuitos. Desde luego, estamos en un contexto de unos cambios estructurales en la conectividad gallega, que ya digo que darán otro paso con la llegada de los trenes Avril, pero, desde luego, en el ministerio tenemos una absoluta satisfacción con cómo está funcionando el sistema.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DECAÍDA DEL ORDEN DEL DÍA.

PREGUNTA:

— **LABORES DE LIMPIEZA EN LAS AGUAS PORTUARIAS DE A CORUÑA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/092872).**

AUTOR:

REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GPLU)
(Número de expediente 181/002031).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Había dicho antes que era la última pregunta, pero no lo era; la última cuestión era del señor Néstor Rego, del Grupo Parlamentario Plural, pero no está, así que sí es la última *de facto*, porque al no estar el señor Rego decae la pregunta.

De esta manera, acabamos la sesión en el día de hoy. Muchísimas gracias, señora Rallo. Muchísimas gracias a todos ustedes. Levantamos la sesión.

Eran las cinco y media de la tarde.