



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 826

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 36

celebrada el miércoles 14 de diciembre de 2022

Página

ORDEN DEL DÍA:

Retiradas del orden del día:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la creación de una conexión peatonal y ciclista entre los municipios de Cádiz y Puerto Real. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/003312) 3
- Sobre una solución integral a la trama ferroviaria de la ciudad de Irún. (Número de expediente Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/004578) 3

Proposiciones no de ley:

- Relativa a incluir la conexión ferroviaria Granada-Motril en la propuesta de revisión de la Red Transeuropea de Transporte. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/004297) 4
- Sobre la prolongación de la autovía de titularidad autonómica AG-31 entre Celanova y la frontera de Portugal. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/004306) 8

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 2

— Relativa a promover medidas que aseguren la oferta de vivienda social y asequible en los municipios, especialmente los que más sufren el riesgo de la despoblación. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/004569)	12
— Sobre la retirada de los controles de seguridad de las estaciones de ferrocarril. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/004586)	16
— Relativa a extender el régimen de bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo aplicables a los residentes en los territorios no peninsulares a los supuestos de separación o divorcio y situaciones de dependencia. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/004604)	20
— Sobre la congelación para el año 2023 de los peajes de las autopistas estatales AP-9 y AP-53. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/004626)	23
— Sobre transporte aéreo en los territorios extrapeninsulares. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/004636)	27
— Sobre la gratuidad del tren y la discriminación al usuario del transporte colectivo por carretera. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/004640)	33
— Relativa a restaurar el servicio Avant entre Tortosa y Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Plural. (Número de expediente 161/004398)	38
Votaciones	43
Modificación del orden del día	44
Preguntas:	
— Previsiones acerca del apeadero de Bellisens y la estación intermodal de Reus Autor: Guaita Esteruelas, Sandra (GS) (Número de expediente 181/002021).	44
— 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	46
Autor: Riobos 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	48
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	50
Autor: Castillo López, Elena (GP) (Número de expediente 181/002013).	
Retirada del orden del día:	
— Actuaciones del Gobierno en la mejora de la línea ferroviaria Huesca-Canfranc Autor: Nasarre Oliva, Begoña (GS) (Número de expediente 181/002017).	53

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 3

Preguntas (continuación):

- Previsiones y actuaciones que está llevando a cabo el Gobierno en la línea Algeciras-Bobadilla 53
Autor: Araujo Morales, Gemma (GS) (Número de expediente 181/002019).
- 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 55
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) 57
Autor: Rego Candamil, Néstor (GPLu)
(Número de expediente 181/002030).

Se abre la sesión a la una de la tarde.

RETIRADAS DEL ORDEN DEL DÍA:

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- RELATIVA A LA CREACIÓN DE UNA CONEXIÓN PEATONAL Y CICLISTA ENTRE LOS MUNICIPIOS DE CÁDIZ Y PUERTO REAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN. (Número de expediente 161/003312).
- SOBRE UNA SOLUCIÓN INTEGRAL A LA TRAMA FERROVIARIA DE LA CIUDAD DE IRÚN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/004578).

El señor **PRESIDENTE**: Abrimos la sesión. Buenas tardes.

Antes de comenzar, en primer término, como saben ustedes, el Grupo Parlamentario Vasco ha solicitado la retirada del orden del día de la PNL que habían presentado. Dado que supone una alteración del orden del día de hoy, solicito su asentimiento, si no les importa, para que se tramite otro día. ¿Cuento con su asentimiento? (**Asentimiento**).

En segundo término, Unidas Podemos me había pedido la palabra.

La señora **MAESTRO MOLINER**: Muchas gracias, presidente.

Quiero comunicar, en el mismo sentido que lo ha hecho el Partido Nacionalista Vasco, que solicitamos la retirada de nuestra PNL en estos momentos que ya se está tramitando por el registro. Lo único, quiero pedir disculpas por el tema de que el trámite no se haya producido con anterioridad para que quedara resuelto. Solicito, por favor, que se tenga en consideración.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Pido, por favor, asentimiento de todos los aquí presentes para poder retirar también la proposición no de ley número 1.º

Por otro lado, el portavoz del Grupo Parlamentario Plural ha solicitado a esta Presidencia que si fuera posible la proposición no de ley que han presentado, la número 4.º, pueda ser tratada como última PNL del orden del día de hoy. Solicito también su asentimiento si no tienen ninguna objeción.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Presidente, a nuestro grupo no le va bien.

El señor **PRESIDENTE**: Pues entonces si hay uno de los grupos que no lo acepta, no lo vamos a aceptar tampoco, porque el orden del día es el que está establecido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 4

Por último, hay dos enmiendas presentadas por el Grupo Socialista que llegaron a la Comisión minutos después —todo hay que decirlo— de que se acabara el plazo: una a la PNL número 4636 presentada por el Grupo Parlamentario Mixto y otra a la proposición no de ley 4640 presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. Cierto es que fue por escasos minutos, pero fuera del plazo, por lo que tengo que preguntar si hay algún grupo que se oponga a tomarlas en consideración como enmiendas *in voce*, que es como tendríamos que aceptarlas. ¿Hay algún grupo que se oponga? **(Denegaciones)**. Si no se opone nadie, como intuíamos, hay buena disposición, están aquí impresas por si quieren hacer lectura de ellas.

PROPOSICIONES NO DE LEY.

— RELATIVA A INCLUIR LA CONEXIÓN FERROVIARIA GRANADA-MOTRIL EN LA PROPUESTA DE REVISIÓN DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/004297).

El señor **PRESIDENTE**: Acabados estos trámites, vamos a dar comienzo al orden del día. Como les decía, dado que la proposición no de ley número 1.º queda retirada, vamos directamente con la proposición no de ley número 2.º, relativa a incluir la conexión ferroviaria Granada-Motril en la propuesta de revisión de la Red Transeuropea de Transporte, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. **(Rumores)**.

Ruego silencio, por favor. Vamos a tener una jornada larga, así que les ruego, por favor, que intentemos mantener el máximo silencio posible.

Señor Rojas, tiene el uso de la palabra.

El señor **ROJAS GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente. Con su venia.

Señorías, lo que venimos a solicitar aquí desde el Grupo Parlamentario Popular es el respaldo del Congreso de los Diputados y de todas las instituciones del Estado a la provincia de Granada y, en concreto, a un proyecto muy importante sobre el que versa el futuro de las próximas generaciones, que es un proyecto también vital para el futuro de las comunicaciones, porque entendemos que la futura línea ferroviaria Motril— Granada es un proyecto que vertebrará Andalucía y también vertebrará España. Venimos a solicitar el apoyo del Congreso de los Diputados, de todos los grupos parlamentarios, para que pueda tener lugar esa obra tan importante, esa apuesta de futuro que es el tren Granada—Motril. Actualmente, el de Motril es un puerto de interés general muy significativo que ha tenido un alto crecimiento económico en los últimos años y que necesita una salida por eje ferroviario, una conexión al corredor ferroviario del Mediterráneo y, por tanto, una vertebración en materia de transportes que es fundamental para su crecimiento y también para el empleo. Y este es el momento, señorías, porque este debate se está produciendo en la Unión Europea y es precisamente la Comisión la que está mandando a los países que le ofrezcan alternativas y proyectos que puedan sustanciarse de esos fondos europeos que están ahora a disposición de los Estados para conseguir este tipo de infraestructuras de futuro que aseguren el empleo, que aseguren el crecimiento y que sean vitales, como decía, para las próximas generaciones.

El mapa de líneas ferroviarias en Andalucía oriental presenta unos déficits históricos que es necesario remediar con la finalidad de poder afrontar los próximos años con un sistema de transporte eficiente y sostenible. El esquema de la red ferroviaria, que debería ser similar al de la actual red de carreteras de alta capacidad, conectando de forma directa todas las capitales y principales centros de transporte como los puertos, señorías, está incompleto. Sus capitales de provincia, Granada y Jaén, carecen de conexión ferroviaria directa, como tampoco la tiene, como les decía, el puerto de interés general de Motril y la comarca de la Costa Tropical.

Señorías, en la propuesta de reglamento sobre las orientaciones de la Unión Europea para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte que regula la política de la Unión en materia de infraestructuras de transporte se describe gráficamente la red en el territorio español, tanto para las vías navegables como para la red ferroviaria de mercancías y pasajeros, así como para la red de carreteras. En la propuesta relativa a la red ferroviaria de la provincia de Granada y su entorno no se incluye la conexión ferroviaria de Motril y su zona portuaria con el nodo urbano de la ciudad de Granada y desde ahí con todo el *hinterland* potencial del puerto de Motril hasta el centro peninsular. Presentada la propuesta de reglamento —esto es muy importante, señorías—, la Comisión Europea ha establecido a continuación un procedimiento abierto a comentarios al respecto del documento. Ahí es donde el Gobierno de España tiene que ejercer un papel protagonista. Ahí es donde el Gobierno de España ahora tiene que apostar por España, tiene que apostar por nuestro país y tiene que hacerlo de manera decisiva, poniendo sobre la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 5

mesa la necesidad que hay de que este eje Granada-Motril por conexión ferroviaria sea una realidad. Por tanto, instamos a que el Gobierno realice todas las acciones necesarias ante las instituciones europeas para que la conexión ferroviaria de Motril a Granada sea incluida en la propuesta de revisión de la Red Transeuropea de Transporte. Si esto el Gobierno no lo hace, estamos ante un revés importantísimo que se está dando a las infraestructuras en nuestro país. **(Rumores)**.

Voy concluyendo, señor presidente. Los objetivos están muy claros: lograr sostenibilidad, cohesión, eficiencia y resiliencia, según los reglamentos de la Unión Europea, en el ámbito del nodo urbano regional que supone la Costa Tropical. La sostenibilidad y la eficiencia energética, la descarbonización del transporte, la cohesión social, económica y territorial de la Unión Europea y de España están garantizadas con la apuesta por este proyecto. La eficiencia de las redes de transporte de pasajeros y mercancías de España y de la Unión Europea están plenamente justificadas. La contribución a las redes de transporte actuales, asegurando la resiliencia estatal y europea, está plenamente documentada, y el apoyo del tejido económico, social y político, señorías, a esta propuesta que hoy presentamos es total, es unánime en la provincia de Granada. Todos los grupos políticos apuestan por ella, pero claramente, sin ambages.

Hemos recibido una enmienda del Grupo Socialista que es un brindis al sol, porque no habla de este proyecto en concreto, mientras que el Partido Socialista en Granada está apostando unánimemente por este proyecto. No entendemos qué es lo que pasa. Yo le pido al Grupo Socialista que reflexione, que retire esa enmienda y vote con el Grupo Popular una propuesta que es de todos los granadinos y que, además, está avalada por su propio partido y por todas las instituciones en las que está su partido en la provincia de Granada. **(Continúan los rumores)**. Es hora de hablar claro y es hora de apostar por el tren Granada-Motril.

Señorías, esto lo dejo para que ustedes hagan esa reflexión con nosotros y juntos trabajemos por las infraestructuras que necesita nuestro país, y una de ellas, claramente, es el eje ferroviario Granada-Motril, además con posibilidades de tener fondos europeos para ello. Por tanto, instamos a que el Gobierno haga esas alegaciones e incluya el proyecto ferroviario Granada-Motril en todas las peticiones que está haciendo a la Unión Europea para que pueda ser una realidad.

Nada más. Muchas gracias, señor presidente. **(Un señor diputado: Muy bien.—Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Disculpen, señorías, por el ruido de fondo que ha habido. No quería interrumpir porque sé que después, en el vídeo, no se escucha a la gente y sí se le escucha a usted; por eso procuro no interrumpir. Yo sé que hay muchas PNL, que hay muchas enmiendas, pero si todos los grupos se levantan a la vez para hablar con otros grupos va a ser imposible trabajar. **(Rumores)**.

Ruego, por favor, silencio. Señorías. **(Continúan los rumores)**. ¡Señorías! Voy a intentar elevar la voz, a ver si me escuchan así. Les repito que si todos los grupos se levantan a la vez para tratar de negociar todas las enmiendas —que lo puedo comprender— resultará imposible —para mí, al menos— escuchar con atención o sin ese murmullo continuo al orador que tenga que defender su posición. Por tanto, yo les ruego, por favor, dos cosas: que no intenten hacerlo todos a la vez o que salgan fuera. Si todos a la vez se ponen a trabajar dentro, va a ser imposible escuchar. Así que les ruego, por favor, que intentemos mantener el máximo silencio posible.

Dicho esto, aclaro otra cosa más que me han preguntado antes también. Vamos a proceder a la votación de las PNL al finalizar su debate. O sea, vamos a hacer como dos sesiones en una sesión: primero debatimos las PNL y las votamos y después vendrá el secretario general de Infraestructuras para responder a las preguntas.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda. Para defenderla, la señora Begoña Nasarre tiene ahora uso de la palabra.

La señora **NASARRE OLIVA**: Gracias, presidente.

Estamos debatiendo una proposición no de ley del Grupo Popular, a la cual hemos presentado una enmienda, que calificamos totalmente de oportunista. Es oportunista, tengo que decir, en el mejor de los casos, porque usted, señor Rojas, ha sido alcalde de Motril, ha sido parlamentario andaluz y jamás se le ha escuchado, jamás, en ninguna intervención —y mire que he buceando en este tema para comprobarlo— reivindicación alguna al respecto. Sin embargo, buceando en el trabajo referido a este tema, sí he encontrado muchas y diversas iniciativas por parte del Grupo Parlamentario Socialista; iniciativas que se han presentado desde diversas instituciones y también aquí, en el Congreso de los Diputados.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 6

En este tema el PSOE siempre ha reivindicado y ha puesto en valor el eje Granada-Motril, no solo con iniciativas, sino con hechos, como el estudio informativo de viabilidad, porque ese estudio fue encargado por un gobierno socialista, por la Autoridad Portuaria de Motril. Fue encargado por un gobierno socialista, porque, señorías, la diferencia es que nosotros, estando en gobierno o estando en oposición, trabajamos en pro del desarrollo de nuestros territorios. De hecho, la enmienda que el Grupo Socialista ha presentado en Europa, en la Comisión de Transporte, viene a refrendar este hecho. Trabaja por el proyecto de la red ferroviaria. La enmienda no es un brindis al sol, señoría, es un trabajo responsable y consecuente, porque siendo gobierno o siendo oposición —no como ustedes—, nosotros seguimos reivindicando del eje Granada-Motril, entendiendo su complejidad —no obviándola, sino entendiéndola—, porque nos importan los territorios, su desarrollo, la importancia logística, el desarrollo económico y social. No vamos a dejar de reivindicarlo y de buscar posibilidades y soluciones viables al respecto. Nosotros seguiremos defendiendo —lo vuelvo a repetir— desde el Gobierno y desde la oposición, en cualquier caso, el desarrollo de nuestros territorios y, sobre todo, los ejes logísticos, que son el desarrollo futuro ya presente

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a la toma de posición de los distintos grupos.

El Grupo Parlamentario Mixto no va a hacer uso de la palabra. El Grupo Parlamentario EH Bildu, tampoco. El Grupo Parlamentario Vasco, tampoco. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor López-Bas tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Intervendré muy brevemente, simplemente para expresar el apoyo de mi grupo a la proposición no de ley, incluso con la enmienda, al entender que estaríamos ante un tema que, en principio, no es esencial en cuanto a la posibilidad de apoyarla. Por lo tanto, nuestro voto será afirmativo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

El Grupo Parlamentario Republicano no está. Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, la señora Laura López tiene uso de la palabra.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente.

Efectivamente, Granada es una provincia que históricamente ha tenido graves déficits en materia de conexión ferroviaria y que a día de hoy sigue teniendo muchos problemas y muchos déficits, porque, señorías, no todo es el AVE a Madrid.

Mi compañero, el señor Honrubia, trabaja con la sociedad civil y otros actores implicados para acelerar una solución global a los problemas transversales. La principal necesidad de la provincia es su integración efectiva en el corredor mediterráneo. Seguimos sin saber de qué forma concreta se va a llevar a cabo esta conexión y urge aclarar esto en sintonía con el reconocimiento a nivel europeo de que la provincia de Granada debe, obligadamente, formar parte de ese corredor. Hay otras cuestiones, como la reapertura de la línea Guadix-Baza-Lorca o el soterramiento en la capital, que siguen pendientes de aclarar, aunque hay estudios en fase de realización que deberían estar ya presentados, como el relativo al soterramiento, o en alto grado de desarrollo, como el de la línea de Baza, que nos parecen urgentes.

En cuanto a la cuestión concreta de la línea Motril-Granada, en nuestro grupo parlamentario creemos que debería ser una actuación colateral a la integración de la provincia en el corredor e integrarse, como hemos dicho, en estos proyectos. Así que estamos a favor de que se hagan todos los estudios de viabilidad necesarios para que así sea. Pedimos un compromiso a ese respecto por parte del ministerio. Le solicitamos que haga todo lo que sea posible, en caso de demostrarse, efectivamente, la viabilidad, principalmente desde un punto de vista ambiental, pero también social. Le pedimos también que actúe para no dejar esta línea fuera de los proyectos europeos si pudiera tener encaje en ellos. Nos abstendremos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, don Onofre Miralles Martín tiene la palabra.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, funcionarios de la casa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 7

Se trae a debate la conexión ferroviaria Granada-Motril en la propuesta de revisión de la Red Transeuropea de Transporte. Mal vamos. Si empezamos a lanzar la pelota a Europa, es porque hay escaso interés en afrontar el problema desde un ámbito nacional. **(Rumores).**

Perdón, señor presidente. Si están ustedes hablando mientras yo estoy en el uso de la palabra, lo lamento, pero pierdo el hilo totalmente. **(Pausa).**

El señor **PRESIDENTE**: Puede usted continuar.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchas gracias, señor presidente.

Empiezo porque me han dejado totalmente fuera de juego.

Decía que traemos a debate la conexión ferroviaria Granada-Motril en la propuesta de revisión de la Red Transeuropea de Transporte. Decía que mal vamos si empezamos a lanzar la pelota a Europa y no afrontamos la resolución del problema desde un punto de vista nacional.

Nos hemos encontrado con una enmienda del PSOE, modo Valdano: que se inste al Gobierno a seguir avanzando en la revisión de la Red Transeuropea de Transporte, de manera que en ella puedan quedar incluidas las infraestructuras cuya viabilidad técnica y socioeconómica quede constatada y sea susceptible de recibir financiación... bla, bla, bla. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).** Está claro que el tren Granada-Motril no entra dentro de los planes golpistas del Gobierno, por lo que con su enmienda dejan en evidencia, valga la redundancia, su propósito de enmienda. **(Rumores.—El señor Ramos Esteban pronuncia palabras que no se perciben).**

A la vista de su moción y de la falta de educación que tienen algunos de los miembros de la Comisión, les recuerdo que el día 8 de noviembre, en un acto público en Granada, el secretario general de Infraestructuras del Ministerio dijo textualmente (sic) que un estudio de la UGR concluye que el análisis de rentabilidad es negativo. Y continuó (sic): «cuando alguien dice que el TIR y el VAN es negativo y el debate lleva abierto un siglo, me toca decir lo que a nadie le gusta decir». Cierro comillas. Sin embargo, dos días después, el diario *Ideal* de Granada publicó parte de este estudio en el que sus autores, de la UGR, tras aquellas declaraciones del responsable socialista del Ministerio, lo desdijeron de punta a cabo: Generará un importante beneficio social; a largo plazo tendrá una gran demanda, 530 000 toneladas al año y 400 000 viajeros al año. Es comprensible que el análisis aislado del corredor no desprenda la rentabilidad habitual requerida a un proyecto de infraestructuras de transporte, pero en el marco de una red de ferrocarriles de interés general sí que posee un gran valor.

Concluyo. Estamos a favor de la proposición no de ley, con enmienda, con remiendo y cómo lo hacen los motrileños, los almuñequeros y los salobreñeros, si hace falta diciéndolo en vasco y en catalán para que el Partido Socialista lo entienda: Infraestructuras para la Costa Tropical de Granada ya, por favor. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor diputado.

Para posicionarse sobre la enmienda presentada, interviene don Carlos Rojas, en nombre Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ROJAS GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

No vamos a aceptar esa enmienda porque... **(Rumores.—El señor Ramos Esteban pronuncia palabras que no se perciben.—El señor Miralles Martín: Es una falta de respeto).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Como presidente interino y sin que sirva de precedente, voy a pedir a todas sus señorías, por favor, silencio. La segunda vez que pida silencio lo pediré de otra manera, tengo esa costumbre, pero estoy convencido de que vendrá el presidente a sustituirme.

Señor diputado, por favor, tiene la palabra.

El señor **ROJAS GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

Decía que no vamos a aceptar una enmienda que, como hemos dicho, no dice nada y, precisamente por eso, no es una apuesta clara por la propuesta que traemos esta tarde aquí, que es que el Gobierno haga esas alegaciones a Europa para que se pueda comenzar ya el proyecto que necesitan la provincia de Granada y la Costa Tropical, que es el ferrocarril Granada-Motril. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Y dicho esto, quiero aclarar, al hilo de que en esa enmienda no se dice nada, que ha sido avalado por el estudio de la universidad... **(Rumores.—El señor Ramos Esteban: No puede hacer una intervención).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 8

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio, por favor. Me he ausentado un segundito y he perdido el hilo de lo que estaban comentando. **(El señor Miralles Martín: Es que así no se puede.— Rumores.—El señor Ramos Esteban: Gilipollices).**

El señor **ROJAS GARCÍA**: Estaba aclarando... **(El señor Ramos Esteban: No puede hacer una segunda intervención. Ya ha intervenido).**

El señor **PRESIDENTE**: Disculpen, señorías. **(Rumores.—El señor Miralles Martín: Dice que digo gilipollices).** Señorías, estoy en uso de la palabra. Señor Miralles, no tiene el uso de la palabra. **(El señor Miralles Martín: Están haciendo alusiones faltonas desde el principio, él y sus compañeros).** Señor Miralles, guarde usted silencio. **(El señor Miralles Martín pronuncia palabras que no se perciben).**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Miralles, le llamo al orden por primera vez, señoría. **(La señora Esteban Calonge: ¿Y las faltas de educación no las está escuchando?).** Señorías, silencio. **(La señora Esteban Calonge: Siempre igual).**

Señor Rojas, supongo que estaremos comentando si van a aceptar o no la enmienda, ¿verdad? Le ruego concreción: si la van a aceptar o no y el motivo. Rápidamente.

El señor **ROJAS GARCÍA**: Simplemente, quiero decir que efectivamente no la vamos a aceptar y, como ya se ha dicho aquí, hay un estudio de la Universidad de Granada... **(Rumores.—El señor Ramos Esteban: Sí o no).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, silencio. Que explique el motivo y ya está.

El señor **ROJAS GARCÍA**: Estoy explicando el motivo de la no aceptación de la enmienda. Es que el estudio de la Universidad de Granada hecho con el puerto dice que el proyecto es viable y rentable. Simplemente por eso no aceptamos la enmienda, porque no habla de nada de eso ni fija posición sobre ello.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Quería, antes de seguir, comentarles algo.

Antes se nos ha solicitado que aplazásemos la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Plural y hemos comentado si algún grupo se oponía. Solo se oponía uno. Leyendo el Reglamento, hemos caído en que, efectivamente, para desechar que se debata como último punto del orden del día no tiene que darse que un grupo diga que no. Si la mayoría de los miembros presentes aceptan que se pueda llevar al último punto y se pueda modificar el orden del día, se aceptaría. Por tanto, si solamente hay un grupo que se opone, sí podría llevarse al último punto del orden del día la PNL número 4. ¿Algún otro grupo se opone?

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Yo, de hecho, presidente, manifiesto que nuestro grupo se suma a la mayoría, por lo que puede considerar usted consenso.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces, por unanimidad, la proposición no de ley número 4 pasaría a tratarse en último lugar.

— SOBRE LA PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA DE TITULARIDAD AUTONÓMICA AG-31 ENTRE CELANOVA Y LA FRONTERA DE PORTUGAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/004306).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la proposición no de ley número 3, sobre la prolongación de la autovía de titularidad autonómica AG-31 entre Celanova y la frontera de Portugal, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, la señora Uxía Tizón tiene la palabra. **(Rumores).** Ruego, por favor, silencio para poder escuchar a la portavoz.

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

Señorías, la autovía AG-31, que une la autovía 52 con Celanova, suma actualmente 18,7 kilómetros en servicio y fue inaugurada en el año 2013, con ejecución impulsada inicialmente por el Gobierno socialista en Galicia de Emilio Pérez Touriño. Es una infraestructura que ha permitido reducir el tiempo de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 9

viaje una media del 40 %, ganando los conductores en comodidad y seguridad y dinamizando la vida de la villa.

Cabe recordar que el proyecto inicial planteaba una vía rápida hasta la frontera con Portugal, no solo hasta el punto ya ejecutado, algo que para el actual Gobierno gallego, actor competente para ejecutarla, parece haber quedado en el olvido. ¿Por qué? Porque hasta ahora solamente se han hecho remiendos. El proyecto actualmente en marcha, en proceso de licitación, se limita a modificar parcialmente el trazado de la actual carretera convencional OU-540 mediante la corrección de algunas curvas, la mejora de algunas intersecciones y la creación de carriles de adelantamiento. No ejecuta en ningún caso una autovía de nuevo trazado y también descarta la ejecución de las variantes de los núcleos urbanos de Bande y Vereá, localidades por las que se mantendrá el paso de vehículos. Esto, señorías, no es suficiente para el Partido Socialista.

Nuestro grupo considera fundamental su continuación hasta la frontera con Portugal para el desarrollo de la provincia de Ourense y, en particular, de la comarca, por diferentes razones económicas y sociales, la primera, porque supondría un tractor económico. Además, reforzaría la posición geoestratégica, permitiría consolidar esa posición de nuestra provincia como puerta de entrada a Galicia y como nodo de comunicaciones terrestres, interiores y exteriores, hacia Castilla y León y también hacia Portugal, posición reforzada recientemente tras la llegada de servicios ferroviarios de larga distancia y de la alta velocidad en diciembre del pasado año. Por otro lado, se mejorarían los tiempos de viaje y de seguridad. La obra permitiría conectar la ciudad de Ourense con Braga y Oporto —existe, además, una disponibilidad de fondos europeos para su ejecución—, potenciaría la vertebración territorial de la zona suroeste de Ourense y mejoraría considerablemente la dinamización empresarial, comercial y turística. Además, creemos que esto revertiría los importantes problemas demográficos que afectan a las comarcas de A Baixa Limia y Celanova, así como a buena parte de los territorios fronterizos de Portugal.

Por eso hoy el Grupo Socialista quiere impulsar el tramo de conexión internacional, el único del que es competente el Gobierno central, a través de una vía de alta capacidad, mostrando un compromiso que consideramos imprescindible para seguir creciendo, porque Ourense lo merece. De hecho, en Portugal ya está en proyecto la prolongación de la vía rápida IC-28 desde Ponte da Barca hasta la frontera española en Lindoso, en la zona de A Madalena. Pero, señorías, para su efectividad y continuidad por Galicia debe ser la Xunta, con el señor Rueda al frente, quien ejecute la obra de prolongación entre el tramo en servicio y Lobios.

Señorías, es la Constitución española, en su artículo 148, la que faculta a las comunidades a asumir las competencias para la ejecución de carreteras que discurran íntegramente por su territorio interior y, efectivamente, Galicia asumió esta competencia en su Estatuto, en el artículo 27. Esto no es un capricho político, señorías, es un clamor social y empresarial de nuestra provincia. En Ourense estamos cansados del abandono permanente, estamos cansados de excusas como la cumbre ibérica. Señorías, no se puede pedir que se incluya en una cumbre un proyecto cuando el proyecto todavía no está encima de la mesa.

Los socialistas hemos demostrado, con el Gobierno actual y siempre, el compromiso con las buenas comunicaciones en la provincia. De hecho, la única autovía que cuenta con una conexión internacional en Ourense es la A-75, que une la A-52 en Verín con la A-24 portuguesa, puesta en servicio, con la inauguración del puente internacional, en junio de 2010, de titularidad estatal íntegra y realizada bajo el Gobierno de Rodríguez Zapatero.

Esta es una oportunidad para que la Xunta deje de tratarnos como a una provincia de tercera. Aquí, señorías, tienen nuestro compromiso. Ojalá el señor Rueda demuestre el mismo interés.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

A esta proposición no de ley se ha presentado una sola enmienda por el Grupo Parlamentario Popular. Doña Ana Vázquez, tiene usted uso de la palabra.

La señora **VÁZQUEZ BLANCO**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Defiendo la enmienda del Grupo Popular a la proposición no de ley del Grupo Socialista relativa a la prolongación de la autovía entre Celanova y la frontera de Portugal. Se trata de una enmienda de sustitución que persigue ajustar la petición presentada por el Grupo Socialista de una red viaria transfronteriza y que implica necesariamente el acuerdo de ambos países, de España y de Portugal. Trataré en estos cuatro minutos de argumentar nuestra posición, que defiendo con pleno conocimiento de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 10

causa, ya que vivo en una de las villas que hay entre Celanova y la frontera portuguesa, en Bande, en esas maravillosas *terras da Baixa Limia*.

La PNL socialista es contradictoria, oportunista y desacreditada por los hechos. Primero, fue planificada, proyectada e impulsada por la Xunta en la etapa de Fraga. Touriño se limitó a dar continuidad. **(Muestra un documento)**. Es aquí, el miércoles 23 de junio de 2004, acuerdo de la Xunta de Galicia, cuando se incluye en el Plan Galicia la nueva autovía hasta Celanova. Concretamente: 23 de junio, Dirección General de Calidad. Es después Emilio Pérez Touriño el que continúa la tramitación de esta misma comunicación y en los mismos términos en los que había sido aprobada por el Partido Popular, por el Gobierno de Fraga. Aquí está la nota de prensa de ese mes de abril de 2008 **(muestra un documento)** en la que se hace una autovía hasta Celanova y no se recoge nada más de una autovía de Celanova, sino todo lo contrario, pues el boletín de la comunidad autónoma del 17 de abril de 2008 dice que se hará una mejora del trazado a partir de Celanova hasta la frontera de Portugal. **(Muestra un documento)**. Así que no vale venir ahora contando mentiras. Las obras se inician con el Gobierno de Feijóo en el año 2010 y se inaugura por el Gobierno de Feijóo el 28 de enero de 2013.

El Gobierno socialista de Pedro Sánchez se ha negado a defender una conexión viaria internacional entre Celanova y Ponte da Barca. Desoyeron las propuestas que en septiembre de 2022 les trasladó la Comunidad de Trabajo Galicia-Norte de Portugal y se negaron a incluirla en las conclusiones del Foro parlamentario de Braga, en octubre de este mismo año. El 11 de octubre de 2022, en el X Foro Parlamentario Hispano-portugués, el diputado Celso Delgado quiso introducir en las conclusiones esta red internacional y los diputados socialistas lusos y gallegos que asistieron, alguno también sentado aquí hoy, se negaron a incluir y a impulsar esta vía de comunicación transfronteriza necesaria para el norte de Portugal y Galicia. Sin embargo, lo que más nos cabrea a los orensanos y a los vecinos de A Baixa Limia es que esta no la incluyen, pero sí incluyen otras cuatro, que son la de Zamora-Braganza a través de Puebla de Sanabria, Nisa-Cedillo en Cáceres, el río Sever y otra en Sanlúcar de Guadiana, casualmente todas vías también autonómicas, incluso alguna provincial. Pero es más, en ese foro que presiden el presidente Sánchez y el presidente de Portugal no solo se incluyen vías autonómicas y provinciales, sino también una presa de Iberdrola. Es decir, el puente entre Nisa y Cedillo, que abre los fines de semana, es de Iberdrola e iban a hacer ahí una conexión internacional. No se nos puede estar negando a los orensanos lo que están dando a otros territorios. No incluyen estas cuatro.

¿Cuál es la situación del territorio portugués de esta comunicación, es decir, al otro lado de la frontera? En estos momentos —y lo sé porque estamos en contacto con los alcaldes de las zonas de Portugal— no hay nada, no existe ningún proyecto, es más, es una carretera del año ochenta muy sinuosa y peligrosa. Es decir, nosotros no podemos hacer una autovía y encontrarnos con una carretera estrecha y de curva contra curva. ¿Qué tiene que hacer la Xunta? No podemos seguir de brazos cruzados; tenemos que seguir mejorando la carretera a expensas de que llegue esa autovía tan necesaria para comunicar dos territorios de manera internacional.

Y otra cosa. Lo que más nos duele es que en Portugal sí hay fondos Next Generation porque no excluyeron a las poblaciones de menos de 50 000 habitantes. En cambio, la provincia de Ourense se ha quedado sin un fondo Next Generation para ninguna vía de comunicación porque han excluido a todas las menores de 50 000 habitantes. Dígame, señora diputada, cuál sería el único lugar donde se podría hacer una autovía con dinero de los fondos Next Generation: la ciudad de Ourense.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Vázquez, tiene usted que terminar. Ha sobrepasado el tiempo. Gracias.

Vamos a pasar ahora a los distintos grupos. El Grupo Mixto no va a querer utilizarlo; el Grupo Parlamentario Bildu, tampoco; el Grupo Parlamentario Vasco, tampoco. Por el Grupo Ciudadanos, señor López-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente

Nosotros vamos a votar que sí a la proposición no de ley, de la misma manera que habríamos votado que sí a una proposición no de ley con el texto de la enmienda y como habríamos votado que sí en caso de aceptarse la enmienda e incluirse, porque más que una enmienda de sustitución, nosotros entendemos que es una enmienda complementaria, porque no son contradictorias.

Creo que hay un elemento importante, que es que a través de la frontera de A Madalena, entre Celanova y Ponte da Barca, exista una conexión con la prolongación de la autovía. Efectivamente, hay un problema competencial que se pone de manifiesto en los textos y en los tenores de ambas proposiciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 11

no de ley, pero es perfectamente salvable con la buena voluntad de ambas administraciones. Creo que este es un claro ejemplo de que ya es hora de que diferentes administraciones territoriales, en este caso con diferentes colores políticos, sean capaces de llegar a una solución. En ese sentido, como digo, votaremos que sí tanto si es esta PNL como si es la PNL resultante con la enmienda. Votaríamos igualmente que sí a ambos textos de manera conjunta para forzar a ambas administraciones a que lleguen a un acuerdo y puedan solucionar un problema que tienen los gallegos en su conexión, en este caso, con el país vecino, con Portugal.

Además, consideramos que es una cuestión meramente competencial, pero que debe solventarse en beneficio de quienes son los principales beneficiarios y hoy perjudicados por la inexistencia de esa infraestructura por la que, además, este grupo ya en su momento preguntó al ministerio y al Gobierno, sin obtener respuesta de que hubiera o existiera algún tipo de solución. Es más, cuando se dice que se impulse la conexión y se lleven a cabo todas las acciones necesarias y oportunas, evidentemente, creemos que debería entenderse que se haga tanto por la Administración autonómica dentro de sus competencias como por la nacional dentro de las suyas, con ese convenio internacional que se propone en la enmienda.

Por lo tanto, nuestro voto será a favor de esa PNL.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, señora López.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente.

El pasado 31 de agosto alcaldes de dieciocho municipios de ambos lados de la frontera entre España y Portugal, en la provincia de Ourense firmaron una carta conjunta dirigida a ambos gobiernos estatales solicitando la mejora de la conexión vial entre ambos países en la Comarca da Baixa Limia.

En lo que respecta al trayecto en suelo español, la propuesta pasa por ampliar la autovía AG-31 que actualmente conecta los municipios de Ourense y Celanova hasta la frontera portuguesa, desde donde se propone la mejora de las conexiones con el municipio portugués de Ponte da Barca. Esta propuesta, apoyada por numerosos organismos públicos, organizaciones y colectivos de diversa índole, consta como prioritaria en el Plan de Inversiones Conjuntas de la Euroregión Galicia-Norte de Portugal 2021-2027, presentándose como un proyecto con amplia capacidad tractora para el desarrollo socioeconómico de la zona y el fortalecimiento del tejido industrial, con una incidencia muy positiva en la cohesión social y territorial. Asimismo, el proyecto entronca directamente con lo dispuesto en el Tratado de Amistad y Cooperación firmado por ambos gobiernos.

Según la información pública que manejamos, la propuesta de la actual carretera OU-540 entre Celanova y la frontera portuguesa fue sometida a la XIV Reunión de la Comisión Hispano-Lusa para la Cooperación Transfronteriza y recogida en sus conclusiones acordadas. Estas conclusiones fueron elevadas a la Cumbre Hispano-Portuguesa que tuvo lugar el pasado 4 de noviembre, por lo que consideramos que existe el marco propicio para dar cumplimiento a esta iniciativa. Recordamos que el siguiente paso será la efectiva ejecución de este proyecto por parte de la Xunta de Galicia, que es la administración competente en este caso. Y también es la Xunta de Galicia, al amparo del Tratado sobre Cooperación Transfronteriza entre Entidades Territoriales firmado en Valencia, a quién corresponde la firma de los pertinentes convenios de colaboración para el desarrollo de este proyecto. Así que, señorías del Partido Popular, primero de todo, les recomiendo que se relajen —parecía usted muy enfadada—, no está bien gastar tantas energías en este momento, ya que las energías las tendrán que gastar cuando tengan que ejecutar el proyecto; y ahí veremos si realmente están tan interesados como ustedes querían demostrar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Acabamos con el Grupo Parlamentario VOX. Señora De las Heras está en uso de la palabra.

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

Titular: «El PSOE lleva al Congreso finalizar la autovía AG-31». Eso es lo que busca el Partido Socialista. Señorías del Partido Socialista, corrijánme ustedes porque igual estoy confundida, me parece que los que gobiernan ahora mismo son ustedes. ¿O es que pretenden cargar exclusivamente sobre el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 12

Gobierno autonómico la ejecución de una conexión que va a ser internacional? Ustedes llegan al final de la legislatura y no han hecho absolutamente nada. Han manifestado que sienten el abandono de las infraestructuras, pero es que, les reitero, los que están gobernando hoy en día son ustedes. Deben iniciar las relaciones bilaterales con el país vecino para ejecutar el trazado de una conexión internacional, ya que, tal y como dispone el artículo 149 de la Constitución —concretamente, el 149.1.3ª— las relaciones internacionales son competencia exclusiva del Estado. Y lo saben porque aquí los tenemos instando al Gobierno de la nación y no al Gobierno autonómico, porque esta proposición no de ley se ha presentado al Gobierno de la nación.

En definitiva, quieren el titular, pero sinceramente es un titular vergonzoso que el partido del Gobierno inste al Gobierno en el que precisamente los que gobiernan son ustedes. ¿No les da vergüenza? En lugar de impulsar esa conexión internacional como piden, presentan una proposición no de ley que supone una mera declaración de intenciones. Están ustedes de campaña y se nota.

En definitiva, apoyaremos la iniciativa, como no podía ser de otro modo, por supuesto, pero déjense de declaraciones de intenciones instando al Gobierno y actúen, que son ustedes los que gobiernan. Aunque igual les ha pillado un poquito mal y ocupados derogando delitos con leyes singulares y votaciones de madrugada y no han tenido tiempo para infraestructuras y relaciones bilaterales.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Respecto a la enmienda que ha presentado el Grupo Popular, le pregunto a la proponente, señora Tizón, si la acepta o no.

La señora **TIZÓN VÁZQUEZ**: Estamos trabajando en una transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Esperamos entonces a que puedan ustedes presentarla.
Gracias.

— RELATIVA A PROMOVER MEDIDAS QUE ASEGUREN LA OFERTA DE VIVIENDA SOCIAL Y ASEQUIBLE EN LOS MUNICIPIOS, ESPECIALMENTE LOS QUE MÁS SUFREN EL RIESGO DE LA DESPOBLACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/004569).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la proposición no de ley número cinco, relativa a promover medidas que aseguren la oferta de vivienda social y asequible en los municipios, especialmente los que sufren el riesgo de la despoblación, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra, el señor don José Luis Ramos.

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

Seré muy concreto. Efectivamente, hoy miramos al mundo rural. La semana pasada aprobamos en esta Cámara los presupuestos generales del Estado con una partida histórica en materia de políticas de vivienda, más de 3460 millones en cuatro grandes bloques: asegurar la vivienda social y el alquiler asequible; contribuir a un plan estatal de vivienda consensuado y acordado con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos; potenciar la ayuda a los jóvenes para favorecer esa emancipación y programas de rehabilitación residencial y, por último, impulsar la construcción de viviendas en alquiler. Estos cuatro pilares tienen que tener una implementación clara en el mundo rural. Sin duda alguna, una de las principales causas que tenemos en la despoblación es la falta de oportunidades, pero también la escasez de vivienda. Puede parecer que la escasez de vivienda es solo patrimonio de las grandes ciudades o de las áreas urbanas, sin embargo, en los municipios rurales cada vez vemos más viviendas vacías y más viviendas por rehabilitar, es decir, una escasez de vivienda que está llevando a muchos jóvenes a abandonar sus municipios, sobre todo los de menos de cinco mil habitantes.

Con esta proposición no de ley, pretendemos contribuir, junto con los programas que desde el plan nacional de vivienda se están poniendo en marcha —como son el programa DUS o el programa PREE para rehabilitar zonas residenciales en los pequeños municipios, de hecho más de 1400 municipios se han acogido a estas solicitudes—, a promover medidas que aseguren una oferta de vivienda asequible, tanto en régimen de alquiler como en régimen de adquisición, tanto en colaboración con lo público como en colaboración con las entidades privadas. Ayudas que permitan a los jóvenes quedarse en su municipio y sufragar un alquiler digno. Ayudas que permitan el incremento del parque público de vivienda, ya que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 13

estamos prácticamente a la cola con respecto a los países de nuestro entorno europeo. Ayudas que se pongan a disposición de las comunidades autónomas y ayuntamientos, como legítimas administraciones competentes en la materia, porque no se trata —como he leído en alguna enmienda— de invadir o intervenir en la competencia de las comunidades autónomas; todo lo contrario, de coadyuvar, de colaborar y de ayudar con los recursos del Estado a que estos territorios puedan tener recursos para llevar a cabo estas políticas. Asimismo, hay que continuar incentivando la mejora de la eficiencia energética de las viviendas en municipios de menos de cinco mil habitantes y poner en carga suelo público también en municipios de menos de mil habitantes.

Por lo tanto, entendemos que es una proposición no de ley constructiva, en positivo y esperamos que cuente con el respaldo del conjunto de los grupos.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas.

Vamos a empezar por el Grupo Parlamentario Mixto. Señor Guitarte, tiene usted la palabra.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Buenas tardes.

La vivienda, efectivamente, es una necesidad básica para acoger población y para facilitar la permanencia o llegada de nuevos habitantes a los municipios de las áreas despobladas, y se encuentra, curiosamente, con una problemática muy compleja y en apariencia contradictoria: no hay oferta de vivienda en alquiler o muy poca para compra, pero los edificios carecen de mantenimiento y las ruinas predominan en los centros de muchos pueblos de la España vaciada.

Por ello, el 25 de octubre presentamos en la Comisión de Transición Ecológica y Reto Demográfico una proposición no de ley que instaba al Gobierno a impulsar una política de vivienda para el medio rural afectado por la despoblación, con el objeto de facilitar asentamiento de población y rehabilitar el parque inmobiliario e incluía una serie de actuaciones. Ese día ya señalamos que es imprescindible la colaboración del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como de las comunidades autónomas. Por ello, valoramos positivamente esta PNL presentada por el Grupo Parlamentario Socialista en esta Comisión que insta al Gobierno —a ellos mismos— a que, en colaboración con todas las administraciones públicas y con pleno respeto a sus competencias en la materia, promueva medidas que aseguren la oferta de vivienda social y asequible en los municipios rurales.

Hemos presentado enmiendas para ampliar el enfoque, ya que entendemos que no es tanto una cuestión de vivienda social como de oferta de vivienda pública, en especial con la modalidad de vivienda pública en alquiler. Del mismo modo, hay que enfrentar el problema de los edificios sin mantenimiento y/o en proceso de estado de ruina, así como la necesidad de dotar a estos municipios con capacidad técnica mediante la creación de oficinas comarcales o provinciales para disponer de herramientas de gestión de suelo y de vivienda.

Queremos insistir no solo en el respeto a la competencia de las comunidades autónomas, sino también en fortalecer su liderazgo en la política de vivienda y, para concretar la propuesta de esta PNL, impulsando herramientas y cambios normativos necesarios para fijar un horizonte de inversión en el volumen de vivienda. Por ello, las enmiendas defienden la necesidad de adaptar las figuras de vivienda pública a las características funcionales y arquitectónicas de la vivienda rural, valorando la necesidad de crear la figura de la vivienda pública rural en el marco de la ley.

Se propone también fomentar la eficiencia de las herramientas de gestión del suelo y de los parques públicos de vivienda, así como los sistemas de control de alquiler y de fórmulas de tenencia compartida, de manera que, por ejemplo, es necesario activar los patrimonios municipales de suelo en pequeños municipios, que podrán ser gestionados por entidades comarcales, agrupaciones de ayuntamientos o diputaciones provinciales para asumir precisamente la gestión de ese patrimonio público. Del mismo modo, es necesario crear parques de vivienda de protección pública en alquiler en el medio rural de las áreas despobladas.

En otra de las enmiendas se plantea establecer líneas de financiación de política de vivienda en el medio rural que serán gestionadas por las comunidades autónomas con el objetivo de impulsar, por un lado, un programa marco para promover 12000 viviendas públicas por año en alquiler en el medio rural y también un programa para la rehabilitación de 10000 viviendas en el parque inmobiliario existente en el medio rural. Las comunidades autónomas afectadas establecerían la distribución de las viviendas aplicando el principio de actuación desde abajo hacia arriba, es decir, mediante el apoyo a iniciativas y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 14

proyectos de repoblación y actividad económica surgidos desde la propia localidad y el principio de discriminación positiva en favor de localidades, núcleos y pedanías más pequeños y de menos de 2000 habitantes más afectados por la despoblación. También hemos precisado que todas las medidas contenidas en esta proposición no de ley deberían ser de aplicación exclusiva en municipios del medio rural de menos de 5000 habitantes afectados por la despoblación y en pequeñas localidades o pedanías pertenecientes a municipios inferiores a 10 000 habitantes afectados también por la despoblación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para defender la segunda de las enmiendas, por el Grupo Parlamentario Popular, doña Ana Zurita, tiene usted la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente. Muy buenas tardes a todos.

La verdad es que esta es una PNL del PSOE sorprendente. Yo me pregunto para qué traen aquí estas proposiciones no de ley, si no es para lavar su conciencia. Tiene un preámbulo que es su programa completo: la cantinela de las 20 000 viviendas de 2018, que nadie sabe que fue de ellas, si bien parece que ese programa mutó hacia otro que ejecutaban las comunidades autónomas y que daba mejor resultado. ¿Saben que del originario programa de 20 000 todavía se está ejecutando la urbanización de unas futuras viviendas en Valencia? Después, está el siguiente 20 000, el de las viviendas asequibles, las que esperan aún por el suelo de SEPE, y finalmente, ya vamos a las 100 000. Pero, ¿es que a ustedes no les da vergüenza meternos este relato para saltar después a la vivienda rural, a un documento de ciento treinta medidas donde prometían 10 000 millones de euros y, de estos, a vivienda solo iban destinados unos 20 millones para unos proyectos piloto?

La verdad es que todo eso no se lo cree nadie, pero con el compromiso final sí podemos estar de acuerdo porque no puede ser de otra manera. Piden que se promuevan medidas para incrementar la oferta de vivienda social y asequible, lo que no entiendo es a quién se le pide esp. ¿A quién se le pide que promuevan esas medidas? ¿A los grupos de la oposición, al Partido Popular, a los municipios? La verdad que esto es de locos. ¿Cómo pueden traer aquí esta propuesta cuando son ustedes los que gobiernan, los que tienen la capacidad de hacerlo? Pero no solo eso, sino que desde su acción de Gobierno están haciendo justamente lo contrario. ¿Saben ustedes cuál es el principal problema de la vivienda en España? La falta de oferta y la inseguridad jurídica. No hay vivienda donde se necesita, no hay suelo finalista y el que puede salir adelante está sometido a unos plazos inviables para cualquier promoción, y más en las zonas rurales, donde ni siquiera tienen el planeamiento actualizado ni herramientas que garanticen la mínima inversión. ¿Qué han hecho ustedes? Echar más leña al fuego, o sea, un plus de temor y de inseguridad jurídica con las medidas que adoptan, unas medidas que intervienen la propiedad privada y que invaden las competencias de las comunidades autónomas. La experiencia de otros países con estas medidas intervencionistas demuestra que se reduce la oferta y que los propietarios retiran las viviendas del mercado del alquiler. Y para los jóvenes un bono alquiler que es una condena a la precariedad. En fin, esto no tiene más comentario.

Además, piden respeto por las competencias en la materia, lo que es realmente increíble. Empiecen ustedes mismos por retirar esa ley de vivienda, que es el peor enemigo de la oferta de vivienda social y asequible y, por supuesto, acepten nuestra enmienda con la que les pedimos que respeten la propiedad privada, las competencias de las comunidades autónomas y las reglas del libre mercado y que, en ningún caso, sean medidas intervencionistas encaminadas a la regulación de precios por mecanismos distintos del equilibrio entre oferta y demanda o que propicien la okupación de viviendas. Si nos aceptan nuestra enmienda, votaremos a favor, y, si no, nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Vamos a pasar ahora a las intervenciones de los distintos grupos, comenzando por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Señor López— Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Créame que no pretendo ser reiterativo en los argumentos que ya han dado los grupos enmendantes, pero hay que decir que, efectivamente, resulta sorprendente que el Grupo Socialista traiga esta proposición no de ley. Es más, les confieso que cuando la leía pensaba que era la típica proposición no de ley de hace meses que simplemente se sacaba del cajón y se traía a una Comisión; sin embargo, es sorprendente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 15

porque es del 17 de octubre de 2022, por tanto, muy reciente. Como el propio portavoz socialista nos exponía en su argumentación de presentación de la proposición, ya cuentan con unas medidas en marcha e incluso ha presumido de la existencia de un presupuesto en vigor que, evidentemente, tiene que recoger este tipo de medidas. Por tanto, no entendemos cuál es la virtualidad de esta proposición no de ley, por lo que se ha dicho que el Grupo Socialista inste al propio Gobierno al que apoya con medidas que no solamente están en su programa de actuación de Gobierno, sino que incluso cuentan con el respaldo presupuestario necesario. Será por la propia desconfianza que tiene el Grupo Socialista hacia su propio Gobierno o será posiblemente que en la actual tramitación de la ley de vivienda —que ni se sabe ni se espera cuándo continuará su trámite parlamentario— tendrá que convencer a su socio de Gobierno. En todo caso, nosotros ya les ofrecimos en su momento alternativas para que haya una mayor promoción de vivienda social y también, evidentemente, en el ámbito rural, donde es muy necesario, con la colaboración público-privada, que puede ser un instrumento, o mediante las ayudas a los sectores más desfavorecidos, en este caso a los que se quiere promover para que puedan acceder a esa vivienda en ese entorno. Sin embargo, fueron ustedes los que, por ejemplo, ante la posibilidad de un conflicto de competencias de materia autonómica o materia estatal en esta gestión de la vivienda, votaron que no a la propuesta que les hicimos en su día mediante una enmienda a los presupuestos generales del Estado para 2023 de un fondo de transferencia a las comunidades autónomas para planes de promoción de vivienda social. Por tanto, entendemos que lo tenían ustedes clarísimo y que ya sabían lo que iban a hacer, lo que nos lleva —y vuelvo al principio de mi intervención— a que nos parece todavía más sorprendente que aparezca en forma de una proposición no de ley en esta Comisión.

Evidentemente, votaremos que sí porque el objetivo de la proposición no de ley nos parece loable, lo que nos parecería más interesante es que ya pudieran ustedes decirnos que están trabajando en ello en lugar de pedirnos ayuda al resto de los grupos para instar al Gobierno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos directamente al Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Señora doña Pilar Garrido, tiene usted el uso de la palabra.

La señora **GARRIDO GUTIÉRREZ**: Gracias, presidente.

Debatimos una propuesta del Grupo Socialista sobre la escasez de vivienda asequible en el ámbito rural. A mí me gustaría contextualizar en cierta manera esta problemática porque estamos hablando de algo que es relativamente complejo. En la última mitad del siglo pasado hubo cambios muy grandes en el modelo territorial respecto del desarrollo urbano que han ido acompañados de un crecimiento de la población urbana. Voy a dar algunos datos, quiero recordar que aquí en los años cincuenta y sesenta solo la mitad de la población vivía en las ciudades, mientras que el resto vivía en el ámbito rural. Lo mismo pasaba con la tenencia de vivienda; quiero recordar que también en los años cincuenta y sesenta la mitad de la población española vivía de alquiler y solo la otra mitad de la población era en ese momento propietaria. Por ello, impulsar el modelo propietario fue una decisión política tomada en la época del tardofranquismo, modelo que está vinculado a un tipo de desarrollo urbano concreto, que es un desarrollo urbano especulativo —recordemos la cultura del pelotazo, que algunos aquí conocen bien— y un modelo insostenible desde el punto de vista medioambiental, que provocaba este desequilibrio en distribución poblacional. Yo creo que esto es lo que está en el fondo de la cuestión que se plantea. Por tanto, sí es necesario realizar cambios profundos, sí es necesario realizar cambios estructurales con una visión más integral de todo el territorio. Por tanto, estamos hablando de cuestiones realmente importantes.

En ese avance hacia un modelo de desarrollo urbano, territorial y urbanístico distinto tiene mucho que ver la ley de vivienda. Por tanto, es verdad que los planes de vivienda pueden ayudar, pero, sinceramente, solo llegan a ser un mero parche si no ponemos el acento en lo verdaderamente importante, que es, por no despistarnos, aprobar de manera urgente esa ley de vivienda que garantice, primero, el acceso a la vivienda como un derecho realmente ejercitable en el Estado español y que vaya acompañado sí o sí de obligaciones tanto para las administraciones públicas competentes como para los agentes privados. Por tanto, es urgente, repito, esa ley de vivienda para que tengamos un alquiler estable, seguro y asequible, para que por fin tengamos un parque social a la altura de los Estados europeos y para que acabemos de una vez con la lacra de los desahucios sin alternativa habitacional. Por tanto, todo esto va a ayudar a conseguir ese equilibrio entre el desarrollo urbanístico en las ciudades y el ámbito rural.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 16

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, doña Cristina Esteban Calonje tiene la palabra.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señor presidente.

Nos trae aquí el PSOE una PNL en la que abiertamente nos muestra su ignorancia y la falta de conocimiento que tienen del sector de la vivienda; traen una macedonia de conceptos, que si el artículo 47, que si los datos del Observatorio de Vivienda aplicados a factores que nada tienen que ver en su aplicación con el problema de la falta de vivienda... Y en su maniquea e infantil conclusión dicen que la falta de vivienda es uno de los mayores problemas que es necesario afrontar en la lucha contra la despoblación. Lo que proponen es vivienda de alquiler social para municipios despoblados. Siempre alquiler, nunca posesión, porque que las clases medias y trabajadoras lleguen a poseer es algo que no va con ustedes. El precio medio de alquiler en municipios poblados como Valencia es de 11 euros metro cuadrado/mes; Barcelona, 18,7 euros metro cuadrado/mes; Madrid, 16,7; Zamora, 5,6; Orense, 5,8m y Soria, 6 euros metro cuadrado/mes. Con lo cual, no es un tema de que las viviendas no sean accesibles. Llevan ustedes anunciando el plan 20 000 desde 2018, luego otro 20 000, luego el 100 000, —como ha dicho la diputada Zurita que me ha precedido en el uso de la palabra— y la verdad es que no han entregado ni una llave.

Llegan a una conclusión errónea, señorías. ¿Saben cómo se combate la despoblación? Fijando población. ¿Y cómo se fija población? Con empleo; ayudando a resolver los problemas existentes en el mundo rural; no atacando la agricultura, la ganadería, los usos tradicionales del mundo rural, la caza, el consumo de carne y regadío, como hacen desde el Gobierno; votando a favor de las medidas que plantea VOX a favor de un ecosistema rural favorable para el emprendimiento, la rentabilidad agraria, la ganadería, la familia, la natalidad o el arraigo de la población y, por último, despegándose de la Agenda 2030, de las medidas animalistas, del ecologismo urbanita radical y la demonización de la vida y las tradiciones rurales. No, señorías, despoblación y vivienda no están directamente conectados. Legislar contra el campo es lo que afecta a la despoblación, como legislar contra la familia y contra la natalidad. La falta de vivienda está relacionada con su afán de legislar en contra de la propiedad y su empeño manifiesto de tener a los españoles en la más absoluta inseguridad jurídica.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Ramos, respecto a las dos enmiendas que han presentado, no sé si las van a aceptar o no.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ**: Lamentándolo mucho, no aceptamos ni la del Partido Popular ni tampoco la de Teruel Existe. Por tanto, se votará en sus términos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— SOBRE LA RETIRADA DE LOS CONTROLES DE SEGURIDAD DE LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/004586).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 7, sobre la retirada de los controles de seguridad en las estaciones de ferrocarril, presentada por el Grupo Ciudadanos. El señor Ignacio López-Bas tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Señorías, esta proposición no de ley tenía por objeto en principio —aunque debo anunciar que hemos transaccionado el texto definitivo con el Grupo Socialista— pedir la retirada de los controles de seguridad que actualmente existen en las estaciones españolas, sobre todo en aquellos accesos a las líneas de alta velocidad. El motivo no era otro que la incomprensión o la falta de respuesta a la pregunta que realizó este diputado en su momento al ministerio de por qué se mantenían dichos controles, porque hay que recordar que dichos controles de seguridad —los escáneres de seguridad y tener que pasar el equipaje por determinadas instalaciones— proceden de la inauguración de las líneas de alta velocidad en España a finales del siglo pasado, en 1992 concretamente, y por las amenazas expresas que en ese momento había del grupo terrorista ETA a una infraestructura precisamente por el hecho de que era la alta velocidad española. Dado que los grupos del Gobierno y muchos de los que le apoyan ya nos han manifestado en numerosas ocasiones que ETA no existe (**rumores**), parece innecesario que se mantengan determinados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 17

controles de seguridad, salvo que nos acrediten que estamos bajo otro tipo de amenazas terroristas que, sin embargo, no se ven en otro tipo de líneas ferroviarias o en otros modos de transporte.

Es cierto que, ante la duda de por qué se mantienen, hemos transaccionado el texto con el Grupo Socialista para que se realice un estudio por parte del Ministerio de Transportes y del Ministerio de Interior para analizar la situación actual en el conjunto de la red ferroviaria de los controles en las estaciones de ferrocarril, fundamentalmente en la alta velocidad, porque es donde existen. Además, es curioso, porque existen en la alta velocidad donde confluyen los accesos de alta velocidad con otros como los de larga o media distancia, pero no en aquellas estaciones en las que sí tienen, sin embargo, accesos separados. Por lo tanto, tampoco se entiende por qué se somete a unas líneas a ese tipo de controles y a otras no, con las situaciones que en momentos de confluencia de líneas o de frecuencias ferroviarias nos hemos encontrado de que ha habido incluso pasajeros que no han podido acceder en su hora a los coches y no han podido viajar por estar atascados en este tipo de controles en determinadas estaciones, o incluso que cuando no funcionen simplemente se pase sin ningún otro tipo de control. Por tanto, repito, el interés es conocer, por parte del Gobierno y de los ministerios competentes a través de ese informe, una vez que hemos transaccionado esta proposición no de ley, cuál es el motivo real por el cual se mantienen determinados controles en determinadas estaciones y solo para estas líneas de alta velocidad y que, por supuesto, se propongan en su caso en ese informe las mejoras necesarias que, sin merma de la seguridad existente, faciliten la movilidad de los viajeros.

Creemos que es una proposición no de ley con la que no se trata de adoptar ningún posicionamiento político o ideológico, sino básicamente de tener información para que sea el Gobierno el que nos diga por qué está haciendo lo que está haciendo y qué otras alternativas tiene que mejoren la movilidad de los viajeros actualmente, ya que las actuales medidas no se dan en otros medios de transporte y las consideramos innecesarias en el caso de la alta velocidad española o, en su caso, no entendemos por qué no son extensibles a otro tipo de líneas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

A esta proposición no de ley hay presentadas dos enmiendas, una por el Grupo Parlamentario Socialista, que va a defender el señor Arribas Maroto.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, señor presidente.

Como adelantaba el parlamentario del Grupo Ciudadanos, hemos llegado a un acuerdo mediante una transaccional para instar al Gobierno a realizar un estudio entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para analizar cuál es la situación actual de los controles en las estaciones de ferrocarril en la red ferroviaria, fundamentalmente en las estaciones de la red de alta velocidad, y, si es preciso, proponer mejoras sin mermar en ningún caso la seguridad y facilitando la movilidad de los viajeros. Pero, señorías, no podemos olvidar un factor muy importante: España, a 14 de diciembre de 2022, se encuentra en el nivel 4 en la clasificación de prevención y protección antiterrorista, es decir, que estamos en situación de riesgo alto. El señor López-Bas señalaba que el Partido Socialista dice que ETA ya no existe. Pues no es que lo diga el Partido Socialista, es que ETA desapareció el 20 de octubre del año 2011. No tengo ningún problema para recordar a los parlamentarios de la derecha y de la extrema derecha que participan en el Congreso de los Diputados en cada Comisión, independientemente de cuál sea —Transportes, Seguridad Vial o Función Pública—, que ETA no existe y que dejen de traer a ETA a comisiones como la de Transportes, en la cual no tiene mucha cabida.

Señorías, es cierto que durante muchos años en este país el Partido Popular sacó de nuestras calles a policías y a guardias civiles, creando una situación de inseguridad, pero desde la llegada del Gobierno de Pedro Sánchez se han recuperado esos 13 000 efectivos que el Partido Popular sacó de nuestras calles. Gracias a ellos, a la Policía, a la Guardia Civil y a la seguridad privada, que son quienes participan en estos controles de seguridad, con su trabajo incansable, se genera esa sensación de seguridad y hacen que no sintamos miedo cuando viajamos en los trayectos de nuestra vida cotidiana. Por eso, sería un acto negligente a mi juicio, retirar esos controles sin realizar ese estudio y sería una negligencia exponer a los ciudadanos a un posible ataque. Además, estamos recuperando los niveles de turismo nacional e internacional prepandémicos, lo que supone un gran incremento en el uso de los métodos de transportes, ferroviarios, aéreos y por carretera, por lo que no tendría mucha lógica eliminar estos controles de seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 18

Pero sí estaríamos abiertos a estudiar su mejora. Por tanto, no habrá gran problema en firmar esta transaccional y que la apruebe el resto de grupos que participan en la Comisión, porque entiendo que a todos los aquí presentes nos preocupa la seguridad de nuestros ciudadanos y ciudadanas.

Gracias presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Andrés Lorite.

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

Lo primero que tengo que decir es que me sorprende que el señor Arribas hable de la Policía Nacional y de la Guardia Civil y diga que los controles de seguridad en las estaciones ferroviarias los llevan a cabo estos agentes, cuando eso es absolutamente incierto. Demuestra una ignorancia bastante importante de la labor que realizan los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado y de quiénes hacen dichos controles de seguridad en los recintos ferroviarios, en concreto en las estaciones de ferrocarril de alta velocidad.

Decía Julián Marías que liberal es el que no está seguro de lo que no puede estarlo, y lo digo porque el portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos parece estar muy seguro de que no son necesarios estos controles de seguridad. Eso me parece una temeridad y, además, una irresponsabilidad. Plantear eliminar estos controles no nos parece adecuado y, sobre todo, nos parece absolutamente irreflexivo. Señoría, los controles de seguridad en las estaciones ferroviarias ejercen una función de prevención delictiva en estos recintos y, con ello, una prevención delictiva en el tráfico ferroviario. Además de eso, ejercen una importante función disuasoria de los propósitos y preparativos para delinquir. Por tanto, señorías, en materia de seguridad no es aceptable la eliminación *per se* de dichos controles en las estaciones ferroviarias.

Sí estamos completamente de acuerdo en el planteamiento que hace el Grupo Parlamentario Ciudadanos sobre la existencia de esas largas colas y aglomeraciones en determinados momentos y en determinadas circunstancias a consecuencia de las retenciones que se producen en dichos controles o sistemas de seguridad que se ejercen en las estaciones ferroviarias. Eso afecta a la fluidez del tránsito de viajeros en las estaciones, generando aglomeraciones y colas. En todo caso, para evitar esas aglomeraciones, para evitar esas colas, no sería equilibrado eliminar los controles de seguridad, que, como digo, son una garantía en materia de seguridad. Por eso, la enmienda del Grupo Parlamentario Popular lo que viene a plantear es que, sin evitar o sin eliminar esos controles de seguridad, se haga una mejora en los mismos, en concreto en los medios materiales de estos, en los medios físicos y tecnológicos, para evitar dichas aglomeraciones y retenciones. Se trata de introducir nuevas medidas, tanto físicas como, especialmente, tecnológicas, en los referidos sistemas de seguridad.

Sin embargo, escuchando a los portavoces que me han antecedido en el uso de la palabra, parece ser que han llegado a un acuerdo transaccional y, por tanto, el Grupo Parlamentario Ciudadanos ha rectificado: ya no quiere eliminar los controles de seguridad, sino que ahora lo que quiere es saber si dichos controles son efectivos o no. Si va en los términos que han planteado, nosotros estaríamos a favor de esa enmienda transaccional para instar al Gobierno a un acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes para que se dilucide la funcionalidad de dichos controles de seguridad.

Nada más. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Tomás Guitarte no va a hacer uso de la palabra. Por el Grupo Vasco, tampoco toman la palabra. Por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Ferrán Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

Quiero agradecer al resto de grupos parlamentarios y a la Mesa que hayan alterado el orden del día a efectos de que pudiésemos llegar a defender nuestra PNL.

Una PNL, como todo el mundo sabe, sirve para todo y no sirve para nada, es decir, podemos hacer cualquier tipo de declaración con relación a cualquier cosa, porque no tiene un carácter ejecutivo ni vincula al Gobierno de turno, solo de aquella forma en que se quiera sentir vinculado. A los grupos a los que les dan apoyo se sienten muy reforzados y vinculados, pero no los demás. Aun así, cuando leí la PNL de Ciudadanos me pareció un poco... bueno, no quiero calificarla. **(Risas)**. Realmente, me pareció que los miembros de la Comisión de Transportes del Congreso de los Diputados tomábamos una posición que no nos corresponde, porque no nos corresponde determinar si tienen que existir o no controles de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 19

seguridad en el acceso a un transporte público. Por lo que he oído, la enmienda que se habría transaccionado con el Grupo Socialista resolvería esta situación y pondría fin a la preocupación que podía tener Ciudadanos respecto a la necesidad o no de esos controles.

En todo caso, que existan los informes y que se estudie la situación de necesidad de esos controles y cómo mejorar la movilidad de los viajeros nos parece razonable. Por tanto, en la medida en que la enmienda sea en estos términos y a expensas de verla, vamos a apoyar la iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos al Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Común Podem-Galicia en Común. Señor Rafael Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, presidente.

Estaba sorprendido con la primera redacción de la PNL. No habíamos entendido muy bien el motivo de la presentación de la propuesta, pero con la transaccional parece que puede tenerlo. Votaremos a favor.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Miralles.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchas gracias, señor presidente.

Al hablar de seguridad y de controles de seguridad en estaciones de tren, le tengo que manifestar dos temores. Tengo un primer temor a que en el uso de la palabra, durante la argumentación del posicionamiento de mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista me increpe diciendo que digo gilipolleces. Y el segundo temor que tengo es que, haciendo alusión a la Presidencia de esa eventualidad, se me llame al orden en lugar de reprender al ofensor. Tome nota en adelante sobre estas cuestiones, señor presidente. Esto con carácter previo.

En segundo lugar, quiero manifestar al Partido Socialista —no está el señor Ramos, que es el que me increpó diciendo que digo gilipolleces— que somos bastante más educados que ustedes, que tenemos más categoría que ustedes y que somos mejores que ustedes.

En relación con los controles de seguridad, ya que he puesto de manifiesto mis temores, también teníamos temores respecto a la falta de consideración del nivel 4 de alerta antiterrorista, que se obviaba en la PNL propuesta por el Grupo Ciudadanos. También nos preguntábamos si hay algún estudio que avale la propuesta o si habían pensado en otro tipo de implementación de cambios estructurales en las estaciones de tren, una serie de cuestiones que decaen, a raíz de la enmienda transaccional de la que hemos tenido conocimiento. Por tanto, nuestro posicionamiento, que en un principio era otro, será favorable.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor don Ignacio López-Bas, ¿sobre las dos enmiendas presentadas?

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: La transaccional se entregará a la Mesa y, en principio, no se acepta la del Partido Popular, aunque la agradecemos. Entendemos que se encuentra introducida en la transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Esperamos, entonces, que nos la presenten para hacérsela llegar a los distintos grupos.

Por cierto, señor Miralles, ya que se ha dirigido a esta Presidencia, quiero hacerle una consideración. Esta Presidencia —creo que se ha demostrado durante todos estos años— actúa cuando escucha, cuando ve o cuando oye, pero, cuando no, no puede actuar. No puedo juzgar, por decirlo de alguna manera, algo que desconozco. **(El señor Miralles Martín pide la palabra)**. No, no tiene el uso de la palabra.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 20

— **RELATIVA A EXTENDER EL RÉGIMEN DE BONIFICACIONES EN LAS TARIFAS DE LOS SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE AÉREO Y MARÍTIMO APLICABLES A LOS RESIDENTES EN LOS TERRITORIOS NO PENINSULARES A LOS SUPUESTOS DE SEPARACIÓN O DIVORCIO Y SITUACIONES DE DEPENDENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/004604).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la siguiente proposición no de ley, relativa a extender el régimen de bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo aplicables a los residentes en los territorios no peninsulares a los supuestos de separación o divorcio y situaciones de dependencia. Tiene la palabra la señora De las Heras.

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

Actualmente, el descuento del 75 % en las tarifas de servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para residentes en territorios no peninsulares se circunscribe exclusivamente a los españoles residentes en dichos territorios: Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Sin embargo, por una pura cuestión de defensa de la familia y de su cuidado, hay determinados supuestos que actualmente quedarían excluidos y que sin duda deberían ser englobados como beneficiarios de dicho régimen de bonificaciones, a pesar de no ser residentes en territorios extrapeninsulares. Estos supuestos serían, en casos de separación o divorcio, los padres que tengan un régimen de visitas sobre sus hijos, la custodia compartida o en situación de dependencia cuando el hijo resida en el territorio extrapeninsular pero el padre no; cuando se trate de un menor no emancipado —en los mismos supuestos— y sea este el que no reside en el territorio extrapeninsular o padres en situación de dependencia residentes en territorios extrapeninsulares que precisen del cuidado y atención de hijos que no vivan en esos territorios.

Y es que, para VOX, el núcleo y centro de las políticas públicas debe ser la familia y su bienestar —así lo recogemos, de hecho, en la Agenda España—, la defensa de la vida, un apoyo decidido y sin reservas a las mujeres, a la maternidad, a la paternidad y a la familia, poniendo a disposición de los españoles todos los medios que les permitan tener hijos y mantenerlos con garantías. Y es que la familia es la institución por excelencia, un espacio natural previo al Estado. Y como así establecieron nuestros antepasados en un momento de concordia, la Constitución dice que un principio rector de la política social y económica es, precisamente, la protección social, económica y jurídica de la familia, y el Estado debe, por tanto, estar al servicio de la familia. Sin embargo, la deriva y seguimiento de una agenda globalista ha provocado que hoy los españoles no puedan pagar los suministros más básicos, como la luz o el gas. Es necesaria una medida del Estado que facilite el derecho de los hijos a estar y relacionarse con ambos progenitores por igual.

En definitiva, es necesario impulsar e implementar políticas que permitan la estabilidad y la unidad familiar, con especial foco en aquellas personas que se dediquen al cuidado de hijos o padres dependientes. Como se puede comprobar en la Agenda España, hay infinidad de medidas dirigidas específicamente a familias españolas y al fomento de la natalidad, pero se da la circunstancia de que especialmente las familias en las situaciones indicadas, de hijos residentes en territorios extrapeninsulares con padres no residentes en sus territorios o viceversa, sufren un perjuicio adicional, y por ello resulta inminentemente necesaria la adopción de medidas que palíen este agravio comparativo con el resto de familias con residencias exclusivamente peninsulares.

Como decía, es preciso favorecer las políticas desde una perspectiva de familia, con implicaciones reales en la vida familiar de los españoles, y el Gobierno debe desempeñar un papel de fortalecimiento, mereciendo especial atención las familias en cuyo seno se encuentran personas con discapacidad, ya sea física o intelectual, en su diversidad de grados o en situación de dependencia, donde sin duda el papel de la familia en la vida social adquiere aún más un carácter determinante. Las familias españolas no deben ser sometidas a las servidumbres, sino que deben ser, precisamente, el foco de las políticas públicas del Gobierno.

Por ello, solicitamos que el resto de grupos apoyen la proposición no de ley del Grupo Parlamentario VOX, que pone en el plano central a las familias, la conciliación familiar, el bienestar de los hijos y, especialmente, el cuidado de aquellos que no pueden cuidarse por sí mismos, como las personas en situación de dependencia.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 21

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

A esta posición no de ley se ha presentado una única enmienda, la del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor don Miguel Ángel Jerez.

El señor **JEREZ JUAN**: Muchas gracias, señor presidente.

Tomamos la palabra para defender nuestra enmienda. Para empezar, tenemos que decir que los territorios insulares han ido avanzando en derechos por razón del impacto que supone su situación geográfica. Durante muchísimo tiempo, ese avance en recuperación de derechos es una obviedad absolutamente incontestable. Y es cierto también que la insularidad provoca un efecto negativo en los residentes, no solo desde la perspectiva de la movilidad, sino también respecto del derecho a ser considerados iguales al resto de ciudadanos, se viva donde se viva.

En esa tarea de avance y recuperación de derechos, en esta tarea de conquista de derechos respecto de los territorios insulares siempre ha estado el Partido Popular. Basta con recordar cuando no teníamos ningún tipo de bonificación, basta con recordar cuando la bonificación se aplicó en un 33 %, basta con recordar cuando esa bonificación se amplió a un 50 % y basta con recordar cuando esa bonificación se incrementó en un 75 %. Ahí siempre, en esa reivindicación, ha estado mi grupo parlamentario y el partido al que pertenezco, y aquellos que vivimos en los territorios insulares vamos a continuar reivindicando e insistiendo en la necesidad de ser tratados como iguales. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

Por tanto, nosotros hemos presentado una enmienda, la misma enmienda, el mismo texto que venimos reproduciendo, que venimos presentando en distintas instituciones a fin de que esos derechos sean definitivamente reconocidos. Lo hicimos la pasada legislatura en el Senado, y ahí fue cuando empezamos a abrir camino; lo hemos hecho en el presupuesto general del Estado, este año y el anterior; lo hemos hecho en el Parlamento de las Islas Baleares y hemos conseguido aprobar este mismo texto por unanimidad, y también lo hemos hecho en esta Comisión, a través de una PNL que está a la espera de sustanciarse. Por tanto, podemos decir que hemos sido coherentes con nuestro texto, el que hoy traemos aquí.

La medida que proponemos aquí consiste, como se ha dicho, en extender esa bonificación del 75 % a aquellos menores no emancipados para que puedan visitar a sus progenitores o a sus tutores legales que vivan en territorios insulares, una situación que afecta a familias que viven separadas como consecuencia de una ruptura en la convivencia de sus progenitores. Es una medida en favor del menor, en favor de la conciliación familiar y en favor de la igualdad. Es una medida de justicia social. Es una reivindicación e insistimos una vez más que se lleve a la práctica, para que ningún menor se quede sin ver a su progenitor, cuando tiene derecho a verle, y para que ningún progenitor se quede sin ver a su hijo, cuando tiene el derecho incluso el deber de verle. Les invito a todos ustedes a que comprueben lo que cuesta un billete de ida y vuelta a los territorios insulares y piensen si cualquier familia que en este momento está rota y separada puede asumir ese coste.

Esta medida, como digo, es a favor del menor, pero también a favor del progenitor. Entiendo que no se trata de una cuestión económica. Como digo, hemos presentado enmiendas al presupuesto general del Estado y esas enmiendas no han sido vetadas. Si esas enmiendas no han sido vetadas, entendemos que otra cuestión, no la estrictamente económica, tiene que existir para que no vaya hacia adelante. Por lo tanto, les pido sensibilidad en relación con esta cuestión, sensibilidad en relación con el texto que nosotros presentamos, porque sí que es verdad que el gasto en esta cuestión es menor, pero el avance en derechos es enorme.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Jerez.

Para toma de posición, tienen el turno a hora los diferentes grupos parlamentarios. ¿Grupo Parlamentario Mixto? **(Pausa)**. No. ¿Grupo Parlamentario EH-Bildu? **(Pausa)**. No está. ¿Grupo Parlamentario Vasco? **(Pausa)**. No está. ¿Grupo Parlamentario Ciudadanos? **(Pausa)**. Adelante.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Sí, señor presidente, simplemente para manifestar nuestro voto favorable a esta proposición no de ley. En todo caso, aunque no compartamos el fondo del sistema de bonificación —lo explicaremos en otra proposición no de ley que viene a continuación—, votaremos que sí, puesto que es una situación consolidada y creemos que no hay otro motivo para votar otra cosa.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 22

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Gracias.

¿Grupo Parlamentario Plural? **(Pausa)**. No está. ¿Grupo Parlamentario Republicano? **(Pausa)**. No interviene. ¿Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común? **(Pausa)**. No interviene. Muchísimas gracias. Por el Grupo Parlamentario Socialista, interviene doña Cristina López.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Gracias, presidente.

Basta con empezar a leer esta PNL de VOX para saber que rezuma machismo en todas sus letras. Es una muestra más de cómo poco a poco y desde una iniciativa que puede ser tildada de buenismo tachan y borran nuevamente a la mujer. Basta con leer la proposición no de ley para darse cuenta de ello. Digan la verdad, señorías de VOX. Quieren ayudar a los más vulnerables, según ustedes, pero, en el momento de votar a favor de las ayudas a los huérfanos víctimas de violencia de género, votan en contra. Ustedes dicen que quieren defender o que defienden a los más vulnerables, pero abandonan a los hijos de las víctimas de violencia de género votando en contra de que no tengan que estar con su maltratador. Y digan la verdad. Hoy vienen aquí a negar nuevamente la violencia de género y a fomentar la idea de que las mujeres son unas manipuladoras y quieren quitar a los hijos a sus padres, y lo más grave es que lo hacen la misma semana que vuelve a haber un nuevo asesinato machista... **(Rumores)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Un momento.

Como presidente, pediría a todos los grupos que nos atengamos a la cuestión. Sé que es un tema colateral, sé que es un tema importante, pero por favor...

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Presidente, si ha leído la PNL, verá perfectamente cómo solamente hablan de padre, padre, padre, padre, padre y borran el término madre. Se conoce que está claro y ellos tienen claro que los niños tienen que estar con las madres, y el padre, cuando quiera, se puede desplazar a ver a los niños. Me parece totalmente machista lo que se está viendo en esta PNL y lo que, además, estamos permitiendo. **(Aplausos)**. Por lo tanto, voy a seguir haciendo mi intervención que, además, la voy a terminar ya, pero voy a seguir en esa línea, porque el texto es totalmente machista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Le pido, señora diputada, por favor, que se concentre. Gracias.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Terminó ya, presidente.

Hoy lo vuelven a hacer, la misma semana que vuelve a haber un nuevo asesinato machista, y ustedes, evidentemente y como siempre, niegan esta violencia.

Votaremos no y, desde luego, seguiremos haciendo cada una de las políticas que tengamos que hacer con perspectiva de género.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora López.

A continuación, VOX tiene que manifestar su posición sobre la enmienda presentada.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: No aceptaremos la enmienda presentada porque, aparte de englobar los supuestos que recoge nuestra PNL, queda incompleta y deja fuera los supuestos de hijos dependientes y de padres dependientes. Simplemente, por eso.

Y no sé si por alusiones a los términos machistas podría hacer una puntualización de siete segundos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Vamos a evitarlo.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Por alusiones. Solo por alusiones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Si son cinco segundos, sí. ¿Son cinco?

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Sí, cinco segundos.

La PNL no hice padre, padre, padre, sino que dice padres, lo que engloba a los dos sexos, padre y madre. **(La diputada López Zamora: Dice padre. Lo pueden comprobar)**. Dice padres, que engloba a padre y madre.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 23

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Ya está. Cerrado el asunto. Gracias por la acotación.

Muchísimas gracias.

— SOBRE LA CONGELACIÓN PARA EL AÑO 2023 DE LOS PEAJES DE LAS AUTOPISTAS ESTATALES AP-9 Y AP-53. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/004626).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Vamos a continuar con el punto 9, la PNL sobre la congelación para el año 2023 de los peajes de las autopistas estatales AP-9 y AP-53. Autor, Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Doy la palabra a don Celso Delgado, que interviene en nombre del Grupo Popular para la defensa de la citada proposición no de ley.

Adelante.

El señor **DELGADO ARCE**: Buenas tardes, señor presidente.

Señorías, defendiendo esta enmienda del Grupo Parlamentario Popular firmada por la portavoz y por los once diputados gallegos del grupo parlamentario, una proposición no de ley que registramos el 22 de noviembre del presente año. La autopista AP-9 es la vía de comunicación más importante de Galicia, ya que vertebraba el territorio donde reside el 60% de la población, y es la autopista que, a pesar de las bonificaciones implantadas, está entre las que tienen costes más elevados de toda España, junto con la autopista estatal AP-53, que comunica Santiago con Ourense; no tiene esta última ningún tipo de bonificación.

Hoy la AP-9 tiene un coste medio por kilómetro, aun con estas bonificaciones, de 6,12 céntimos, el más alto de Galicia, y la AP-53 se encuentran en el top de España, con 7,77 céntimos de coste medio por kilómetro. Esto significa que, si el Gobierno central no lo remedia, el 1 de enero del próximo año los ciudadanos gallegos tendremos que soportar una subida de más del 8% en los peajes de la autopista AP-53 y de casi el 9% en el peaje de la AP-9. A esta última, además, hay que sumar un 1% adicional por la compensación de AUDASA por las obras de ampliación de la autopista que autorizó el Gobierno socialista en España.

El Grupo Parlamentario Popular lamenta que, ante la escalada de precios y el evidente impacto que el IPC va a tener en las tarifas de las autopistas citadas, el Gobierno de España no haya previsto ninguna medida concreta en los presupuestos generales del Estado del año 2023. Esta medida intentaría paliar el impacto de la subida de los peajes para el bolsillo de las familias y la competitividad de las empresas. ¿Qué estamos pidiendo al Gobierno de España? Que siga el ejemplo de la Xunta de Galicia, que, ante un previsible y desproporcionado incremento de los peajes a consecuencia del disparatado IPC, adoptó con antelación suficiente la decisión de congelar los peajes de dos autopistas autonómicas, la AG-55, entre A Coruña y Carballo, y la AG-57, entre Vigo y Bayona. Y así está en los presupuestos de la Xunta del año 2023. Porque estos presupuestos contienen una partida de 4,8 millones de euros para paliar el impacto de los peajes en los usuarios, absorbiendo el impacto del IPC y aplicando descuentos. Por cierto, es una partida que representa un incremento del 86% con respecto al 2022 y que va a permitir continuar con las bonificaciones activas en horarios nocturnos, para usuarios recurrentes y familias numerosas, y, además, congelar, como digo, el precio de los peajes en estas autopistas autonómicas a partir del 1 de enero de 2023. Esta medida de la Xunta se viene a sumar a la que ya tomó en el año 2022 para limitar el impacto de la subida del IPC, asumiendo entonces la mitad del incremento, un 2,5% en vez del 5%.

La pregunta que nos hacemos es si tiene el Gobierno central margen para poder actuar y congelar los peajes. Nosotros tenemos que decirle que sí lo tiene. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene justo margen para atenderlo. ¿Por qué? Porque, según los datos últimos que tenemos de la Intervención General de la Administración del Estado, entre enero y octubre del año 2022 el ministerio solo reconoció obligaciones en relación con las bonificaciones de la AP-9 por importe de 30,8 millones de euros, de una partida presupuestaria de 54,9 millones. Por lo tanto, solo ha reconocido obligaciones por importe del 56% y están sin ejecutar 24 millones de euros. Esto evidencia que, claramente, se sobrepresupuestó. Pero es que, además, para el año 2023, para el mismo fin presupuestan 56,3 millones de euros, y por la misma razón va a haber sobrepresupuestación. Es decir, el Gobierno de España dispone de cantidad sobrante de este presupuesto de 2022 y del que viene de 2023 para acometer esta congelación temporal de los peajes y abordar unos costes que estimamos en un importe cercano entre los 13 y los 15 millones de euros, incluso podría llegar a plantearse bonificaciones al transporte pesado elevándolas del 20 al 40%, aunque esta no es la cuestión de esta PNL que hoy defendiendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 24

En definitiva, señorías, es posible limitar las subidas de los peajes. Se puede hacer llegando a acuerdos con las concesionarias, se puede asumir por las arcas públicas este incremento de tarifas y también se puede actuar desde el campo impositivo, reduciendo de manera coyuntural la carga fiscal de las concesionarias o rebajando también de manera puntual el IVA de los peajes que es el 21 %. Entendemos que el Gobierno de España tiene el deber de hacerlo en las autopistas de titularidad estatal en Galicia, en la AP-9 y en la AP-53, y seguro que también lo podría hacer en otras autopistas estatales, como puede ser, por ejemplo, la AP-66, la asturleonés. Nosotros hablamos de esta, pero, por supuesto, puede haber otras que también deban beneficiarse.

Están a tiempo, señorías —y ya concluyo, presidente—, de evitar que los gallegos tengamos que asumir el próximo 1 de enero una subida histórica de los peajes en el peor momento, en el momento de mayor debilidad. Por todo ello, señorías, les pido a ustedes que apoyen esta justa y sensata reivindicación que se traslada en esta proposición no de ley.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Delgado.

A continuación, interviene para la defensa de la enmienda a la proposición no de ley, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Roberto García Morís.

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

Señorías del Grupo Popular, les hemos presentado una enmienda y les hemos propuesto una transaccional para adoptar las medidas para amortiguar y que no se carguen sobre los usuarios de las autopistas las subidas de tarifas de peaje para el año 2023. Y esto es lo lógico, que el Gobierno acabe, estudie, proponga e implemente esas medidas para los usuarios de las autopistas, para la AP-9 y la AP-53, que ustedes ponen en su proposición no de ley. Sin embargo, comprenderán que resulta bastante chocante que sean ustedes los que pidan este tipo de bonificaciones, ya que son los campeones de las prórrogas por muchos años de los peajes de las autopistas. Se lo dice un asturiano que vio cómo en el año 2000 el señor Francisco Álvarez-Cascos, en el Gobierno de España presidido por José María Aznar, prorrogó el peaje del Huerna hasta el año 2050, perjudicando a asturianos y leoneses. Ustedes toman decisiones con dinero público cuyas consecuencias superan, con mucho, sus períodos de gobierno. Para tomar este tipo de decisiones deberían primar la defensa del interés general y hacerse tras un riguroso estudio del impacto económico estructural, ambiental y social. Pero vamos a recordarles algunos datos de las acciones que ustedes hicieron en Galicia, que eso es lo que escriben en su PNL. En el caso de la autopista AP-9, el plazo concesional finaliza en 2048 y podría finalizar dentro de nueve meses —en agosto de 2023— de no ser por la prórroga otorgada por el Gobierno del Partido Popular hasta 2048 —repito, año 2048—. En el caso de la AP-53, la concesión se otorgó el 13 de noviembre del año 1999, por un plazo de setenta y cinco años, es decir, es de pago por una decisión adoptada por un Gobierno del Partido Popular.

Las políticas de los Gobiernos socialistas en esta materia han sido claras. Les recuerdo que el Gobierno ha aprobado un nuevo esquema de reducciones de peaje en la AP-9 hasta el final de la concesión sin precedentes y en los Presupuestos Generales del Estado se incluyen varias partidas para las *autoestradas galegas*. Son bonificaciones millonarias que tienen un impacto directo en términos de ahorro sobre la movilidad cotidiana y ustedes no hicieron nada desde el Gobierno del Estado y como oposición solo ponen palos en las ruedas.

El Ministerio de Transportes es sensible a la situación social y económica del sector del transporte y en otros ámbitos generada por la subida generalizada de los precios de la energía y las materias primas, y está trabajando en medidas para frenar ese impacto sobre los usuarios. Ustedes tienen nula credibilidad política porque obvian las decisiones que tomaron cuando estaban en el Gobierno y ahora desde la oposición hacen como si no tuvieran nada que ver con esas acciones y, para colmo, intentan sacar rédito político de un claro ejercicio de cinismo.

El PSOE tomó decisiones en el Gobierno para reducir los peajes, como fue el caso del peaje del Huerna —ya en época de Zapatero— que ustedes no continuaron con el Gobierno de Rajoy y que nosotros sí hemos continuado con el Gobierno de Pedro Sánchez. Nuestro partido actúa, tanto en Galicia como en Asturias —donde, por cierto, gobernamos—. El Gobierno asturiano de Adrián Barbón ya ha trasladado al Ministerio de Transportes la necesidad de mejorar las bonificaciones del peaje y establecer los mecanismos necesarios para poder compensar ese incremento del IPC. En Galicia el secretario *xeral* del PSdeG, Valentín González Formoso, también está defendiendo esta postura, también los compañeros de León y el Gobierno de España está en eso. Por eso, le pedimos que apoye nuestra enmienda, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 25

haga una transaccional con nosotros, que sea inclusivo con el resto de los territorios y que podamos evitar este impacto. Es la senda que tenemos que seguir, no sean oportunistas. El ministerio y Hacienda están en ello.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor García.

Acto seguido y para el trámite de toma de posición, intervendrán los diferentes grupos parlamentarios. ¿Grupo Parlamentario Mixto? **(Denegación)**. ¿Grupo Parlamentario EH Bildu? **(Pausa)**. No está presente. ¿Grupo Parlamentario Vasco? **(Pausa)**. No está presente.

¿Grupo Parlamentario Ciudadanos? **(Asentimiento)**. Adelante, señor López-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Asistimos de nuevo al eterno debate de qué autopistas tienen que bajar sus peajes o tienen que eliminar sus peajes y que cualquier partido que está en Gobierno utiliza como un arma electoral cuando tiene una cita en el horizonte. Solamente cuando llegan las elecciones se proponen las eliminaciones o las bajadas de peajes, pero a partir de que esa cita electoral pasa lo que se hace por parte de los partidos que gobiernan es elaborar o anunciar proyectos de unificación de un modelo de financiación de las autovías de alta capacidad, que luego, sin embargo, se guarda en el cajón, pese a haberse enviado en su día a Europa para los fondos europeos, sobre todo, para que no interfiera de nuevo con una cita electoral. Este es uno de esos debates que se dan en un momento dado sobre determinadas autovías, pero que no se aborda de verdad en el conjunto de las vías de alta capacidad en España.

Nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley del Partido Popular, porque ya dijimos, lo venimos diciendo desde hace tiempo, que lo que queremos es que se ponga sobre la mesa un modelo a partir del cual poder debatir qué sistema de financiación vamos a tener para los vehículos en nuestras vías de alta capacidad y, en general, en la red viaria en España. Por lo tanto, entendemos que es un debate que necesita de altura de miras para poder abordarlo en su integridad.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señor López-Bas.

Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Ferrán Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Presidente, si se me pone la luz verde para que se ponga naranja me guío respecto al tiempo que me va a quedar. Si me dejan sin luz, soy un peligro, se lo advierto. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Bel, se lo explico. Este reloj que tenemos aquí solamente cuenta los minutos y no los segundos. No hay dos minutos y treinta segundos.

El señor **BEL ACCENSI**: Me ponga dos minutos y no se preocupe. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Yo le dejo que vaya hablando y cuando pase el tiempo le pongo los dos minutos.

El señor **BEL ACCENSI**: Intervengo porque, de hecho, lo que se plantea con esta PNL es un tema interesante que va más allá de si en estos momentos se deben congelar o no determinados peajes en las autopistas gallegas. Se trata de qué papel juega el IPC en todos aquellos contratos de concesiones públicas. El Gobierno del Partido Popular en su momento aprobó una ley de desindexación que establecía que no se podían actualizar de acuerdo con el IPC determinados contratos. Mientras la inflación está contenida eso no genera ningún problema, pero cuando la inflación se desboca, eso genera problemas de viabilidad de los contratos, y en igual situación puede pasar con las concesiones públicas, como son las autopistas. Las concesiones públicas se establecieron mediante unas determinadas condiciones y cláusulas y su actualización se realiza de acuerdo con el IPC. Por tanto, esto lo tendremos que pagar, lo tendrá que pagar alguien; quizás no lo paguen los gallegos, pero lo van a pagar el conjunto de los españoles. Esto que puede valer hoy a Galicia, podría valer a Cataluña en su momento, aunque no se hizo o no se implementó. Por tanto, nosotros nos vamos a abstener, no vamos a votar favorablemente. Pero sí hacemos una llamada a que deberíamos intentar ser coherentes con lo que establezcamos sobre cómo afecta el IPC a los diferentes contratos que haga la Administración pública y que, al menos, las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 26

diferentes formaciones políticas mantengamos unos criterios que sean estables en el tiempo, tanto si en algún momento nos favorecen como si nos perjudican políticamente.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra la señora Roser Maestro.

La señora **MAESTRO MOLINER**: Muchas gracias, presidente.

Partamos de la base de algo que es básico y me parece que no sorprenderá absolutamente a nadie, y es que en nuestro grupo siempre hemos apostado por las infraestructuras absolutamente públicas y en el mismo sentido vamos a seguir haciéndolo de una manera generalizada, de manera por supuesto nítida, sin fisuras y sin ningún tipo de matices, aun sabiendo que en el tema que nos traen evidentemente hay una repercusión que desde luego sí que debe ser al menos tenida en cuenta. Ya se lo han dicho, pero la renovación a la que nos enfrentamos con esta prórroga respecto a la concesión fue patrocinada por su grupo, por el Grupo Parlamentario Popular, en este caso en el momento en el que se lleva a cabo. Quisiera pensar que no es la práctica habitual el que se puedan estar prorrogando de una manera generalizada, de esta manera que se propone también este tipo de concesiones. Por si no fuera suficiente, el hecho de que ya ha habido bastante disputa respecto a algunas constructoras que eran las concesionarias de este tipo de cuestiones, además, acaban actuando *de facto* como financieras, porque no solo les pagamos la amortización de ese dinero que inicialmente pudieron haber adelantado, sino que, además, hay una cantidad ingente de pago en concepto de una supuesta conservación que no llega ni siquiera a justificar que puedan resultar esas cifras.

En todo caso, lo que correspondería, en el momento en el que finaliza esta primera concesión que sí que ha dado lugar a amortizar la deuda de la propia construcción, sería una nueva concesión, muy concretamente respecto a la conservación y mantenimiento, con un coste inmensamente menor. Pero, claro, no quisiera pensar tampoco que a ustedes no les importa que sea un problema que sigamos manteniendo con dinero público a todas estas lucrativas empresas, porque desde luego no solo no lo vamos a apoyar, sino que seguiremos denunciándolo de una manera generalizada.

Por ello, a pesar de que sí que es cierto que podríamos coincidir con parte del fondo, nos parece que debieran haber sido un poquito más coherentes y consecuentes, en el sentido de no seguir apoyando determinadas concesiones porque lo único que provocan es el enriquecimiento —no calificaré yo de injusto porque para eso también hay procedimientos, incluso la propia Comisión Europea parece ser que está indagando este tema sin resolución y ojalá no exista un problema al respecto— de estas empresas, pero como mínimo sí que existen dudas sobre estas prórrogas sistemáticas que se hacen de determinadas concesiones y que muy particularmente tienden a afectar no solo a constructoras, sino a todo lo que es relativo a la construcción y el transporte, lo que lamentablemente nos trae hoy aquí de nuevo.

Con todo esto, nosotros nunca apoyaremos el hecho de que puedan seguir en manos privadas y cobrando peajes, además, con esta ingente cantidad de dinero público, venga de donde venga, porque no sería una solución tampoco que venga del ámbito autonómico el pago de dinero público a todos los niveles en una empresa privada. Dicho esto, entendemos que, por supuesto, es un problema. Ojalá la solución fuera revertir estas privatizaciones y concesiones que condenan a la ciudadanía a sufrir todos estos problemas y dejar de pagar con el dinero público de absolutamente todos, ya sea de una manera territorializada o de una manera general, todos los problemas que puedan tener las empresas privadas. Ojalá pudiera ser por su riesgo y ventura. No obstante, entendemos que respecto al tema que se nos trae hoy aquí sí que sería beneficioso que se pudiera llegar a un acuerdo que aunara todo este tipo de voluntades, y que realmente pudiéramos estar incluso de acuerdo dentro de mi grupo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Juan Carlos Segura Just.

El señor **SEGURA JUST**: Nos encontramos ante una PNL del Grupo Popular en el Congreso de los Diputados, que al principio está pidiendo un congelamiento de precios en dos autopistas de Galicia. Todo lo que es congelamiento de precios o bajada de precios evidentemente es razonable, es interesante, se echan de menos iniciativas de este tipo. Pero, claro, aquí tenemos un Gobierno que es incapaz de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 27

contener los precios y no solamente es incapaz de contener los precios, que van al alza en todos los aspectos, las autopistas incluidas, sino que, por supuesto, es totalmente incapaz, yo diría incapacitado, para bajarlos. Por poner un ejemplo, antiguamente si pasaba un señor con su mujer por la Carrera de San Jerónimo y miraba el Congreso de los Diputados, los leones y las columnas decía: Aquí hoy hay Pleno y van a hacer una ley que nos va a quitar impuestos; nos va a rebajar impuestos, nos va a mejorar el nivel de vida. Esto era antes. Si hoy en día pasara una pareja de ciudadanos por delante del Congreso de los Diputados, el marido le diría a su mujer, o la mujer a su marido: Están haciendo una ley para que paguemos más, para gravarnos más, para dificultarnos mucho más la vida. Es curioso que un Gobierno, que se llama socialista —que yo calificaría de «socialista»—, aplique este tipo de medidas antipopulares y antiespañolas.

Esta autopista se inauguró en el año 1999, es de esas que llaman inauguradas por tramos: primero, se inauguraron 33 kilómetros; luego, al cabo de unos días, 13 kilómetros; después, 56 kilómetros. En la época del señor ZP, Rodríguez Zapatero, esto se hacía —imagino— que para hacerse la foto. Yo supongo que al ministro de Transportes de aquella época le llamarían por la mañana y le dirían que tenía que ir a Galicia a inaugurar un tramo de la autopista. El contestaría que estuvo allí hace quince días, y le dirían que daba igual, que tenían la cámara, que toda la prensa estaba avisada y que tenía que hacer la inauguración. Así es como se inauguraba antiguamente en la época del señor Zapatero, y ahora también, las autopistas y las infraestructuras españolas.

Es curioso, en mi comunidad autónoma, el Gobierno hizo una cosa buena, que es quitar los peajes de las autopistas estatales, hace un año. Ahora, las autopistas de la Generalitat no han bajado ni un duro, que son precisamente las que más se lucran para entrar en la ciudad. Barcelona es una ciudad de peaje porque si entras por El Garraf, por Collserola o por cualquier otro lado, te cobran un peaje que es de la Generalitat. ¿Qué ocurre? Que en Cataluña el señor Illa ha ganado las elecciones, con lo cual entiendo yo que el PSOE, el Gobierno, quiere premiar a los catalanes. Pero en Galicia no, en Galicia mandan estos señores de aquí, con lo cual yo entiendo que el Gobierno lo que quiere es machacar, gravar y presionar a los pobres y sufridos gallegos. Al margen de este castigo contra los gallegos, que evidentemente no se lo merecen como no se lo merece ningún español, por lo que he dicho en mis manifestaciones, el voto va a ser totalmente favorable.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Sobre la enmienda presentada, señor Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: En los términos en los que figura, no la aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— SOBRE TRANSPORTE AÉREO EN LOS TERRITORIOS EXTRAPENINSULARES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/004636).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 10, sobre transporte aéreo en los territorios extrapeninsulares, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Para su defensa, tiene la palabra doña María Fernández Pérez.

La señora **FERNÁNDEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

La PNL que ha presentado este Grupo Mixto y que ha firmado esta diputada relata básicamente, punto por punto y coma por coma, los acuerdos alcanzados en una cumbre celebrada por los presidentes de las comunidades autónomas de territorios extrapeninsulares, entre los cuales se encontraban dos del color político del Gobierno del Partido Socialista: Armengol y, en Canarias, Ángel Víctor Torres. Y lo único que hago es transcribir los acuerdos a los que se llegó en dicha cumbre hace dos años. ¿Por qué? Porque no se ha hecho absolutamente nada. Esto sucedió en 2020, estamos casi en 2023 y todavía no se ha hecho absolutamente nada; y es así no porque lo diga yo, sino porque hasta en cinco preguntas escritas se me ha respondido por parte del ministerio diciendo que no se ha hecho absolutamente nada. Por eso se presenta esta PNL, y se reproducen punto por punto los acuerdos, para ver si así se consigue desatascar una petición de los propios presidentes autonómicos del mismo color político que el de quien gobierna en España; ahí es nada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 28

¿Y qué se trataba en aquella cumbre? Se trataba una cuestión básica, la desmesurada escalada de precios de los billetes de avión, y llevamos todos estos años sin hacer absolutamente nada. En este sentido, mi partido, Coalición Canaria, presenta diversas iniciativas, como preguntas y PNL tanto aquí como en el Parlamento de Canarias y el Senado, pero, de repente — ¡oh!, sorpresa—, el consejero de Transportes de Canarias, que venía a hablar del descuento del cien por cien en guaguas, sale dando declaraciones sobre el transporte aéreo. El presidente Ángel Víctor Torres parece que ahora se da cuenta de que los precios no dejan de subir y hace declaraciones acerca de que va a convocar una mesa de trabajo para estudiar esta subida de precios. ¿Que van a convocar una mesa de trabajo tres años después? ¿Es una broma? Señorías, se celebró una cumbre, se vendieron titulares, se dijo a bombo y platillo que se habían sacado unas conclusiones y que se iba a exigir al Gobierno de España esta medida y la otra, y ahora, casi tres años después, se dice que se va a crear una comisión de estudio. Esto es una tomadura de pelo.

¿Y qué sucede? Como ya dije esta mañana, sucede que, de media, se están subiendo los precios un 18%, y en algunas rutas, como en la de Canarias-Barcelona — imagínense la importancia que tiene—, hasta un 45%. Y, cuando se bonifica el 75% con dinero público, se traduce en que ese dinero está yendo a la basura, está yendo a la cuenta de resultados de grandes aerolíneas o no está yendo a donde tiene que llegar, que es a abaratar y a acercarnos a quienes vivimos en territorios extrapeninsulares al territorio peninsular. Esta es una medida de justicia social, de cohesión territorial, una medida para intentar dar las mismas oportunidades a todas las personas, nazcan donde nazcan. Insisto, señorías, los canarios cogemos aviones por trabajo, por estudio y por enfermedad, y que esto no se controle ni se fiscalice da que pensar, porque a cualquiera que haya recibido una subvención en su vida, ya se trate de un club deportivo o de una asociación de vecinos, se le pide todo, como facturas o la justificación del gasto, lo cual está bien, porque es dinero público y se tiene que garantizar que vaya a la finalidad a la que tiene que ir, pero ¿por qué no se hace con las compañías aéreas?, ¿por qué no se hace esa fiscalización con las grandes compañías? Si es un Gobierno supuestamente social y progresista, entiendo que tiene que gobernar para una mayoría social y velar por que esos fondos públicos se destinen a esa mayoría social, y no a grandes compañías. Y, por supuesto, lo que no se puede hacer cada dos por tres, que es lo que venimos sufriendo los canarios, es poner en duda si viajamos mucho o poco. No, señorías, les estamos señalando la luna, y ustedes se empeñan en mirar el dedo.

Y dicho todo esto, ¿qué ha pasado? Voy a decir que he negociado —y agradezco la buena voluntad de los dos diputados socialistas con quienes lo he tratado— un texto intermedio respecto a esta PNL. ¿No es lo ideal? Ciertamente, pero supone avanzar; y yo me he cansado de repetir en Comisión, en Pleno y ante todos los micros que se me han puesto por delante que estamos aquí para trabajar, para trabajar por las personas. Por tanto, me gustaría que estas negociaciones no fueran a última hora, deprisa y corriendo, si bien agradezco la buena voluntad y disposición de los diputados del Partido Socialista respecto a este texto intermedio, que, repito, no es lo ideal pero nos hace avanzar en un camino que creo que es en el que tenemos que estar. No obstante, esperamos que, si se aprueba, no se quede en un simple papel aquí negociado con buena voluntad, sino que se transforme en hechos, en resultados, de modo que se empiece a trabajar y que lo que hoy hemos firmado —que repito que no es lo ideal pero nos acerca más a lo que queremos— se cumpla.

En definitiva, tenemos que dejar claro que el descuento por residente canario está protegiendo derechos, derechos sobre igualdad, justicia social y cohesión territorial de todos los canarios, y que, cuando se suben los precios, no se fiscaliza y no se controla. No hablamos solo de derechos, sino de dinero público, y tiene que preocuparnos mucho a todos si ese dinero público está bien utilizado y si se destina al fin al que tiene que ir, que es a acercarnos más a la península y, por supuesto, no generar ese efecto pernicioso que se viene produciendo, que no solo nos aleja a los canarios de la península, sino también a la gente que vive en la península de este territorio canario.

Para terminar, respecto a las enmiendas presentadas, ya lo he hablado con los grupos políticos y les agradezco el intento de mejora, pero no quería modificar el texto, sino trasladar íntegramente los acuerdos de la cumbre. Aunque estoy de acuerdo con la extensión de la bonificación del 75% en determinados casos, se trataba de fiscalizar y de que los fondos públicos llegaran al fin al que tienen que ir, más allá de ampliar o mejorar el derecho, con lo que repito que estamos de acuerdo. Por lo tanto, no vamos a aceptar las del Partido Popular, pero hemos negociado con el Partido Socialista una enmienda, que esperemos que no solo se apruebe, sino que se lleve a cabo.

Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 29

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos al debate de las enmiendas presentadas, que son tres, y vamos a comenzar por la del Grupo Parlamentario VOX.

Tiene la palabra la señora De Las Heras.

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

La proposición no de ley que trae el Grupo Mixto trata diversos puntos, todos ellos sobre el transporte aéreo en los territorios extrapeninsulares, y, efectivamente, todos esos territorios, Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla — no exclusivamente Canarias, porque la intervención del grupo proponente se ha centrado exclusivamente en Canarias—, requieren necesariamente como medio de transporte del avión o el barco para poder desplazarse tanto por el mismo archipiélago como hacia la península, razón por la que precisamente nuestra Constitución recoge la insularidad como hecho específico diferencial, que debe ser tenido en cuenta particularmente.

Además, existe un déficit inversor estatal respecto al resto del territorio nacional por cuanto que este último percibe unas cuantías destinadas a carreteras e infraestructuras ferroviarias que los territorios extrapeninsulares no reciben precisamente por su idiosincrasia insular. Para compensar ese déficit se establecieron las partidas que obedecen a la insularidad, entre las cuales encontramos el descuento de residente del 75 % en transporte aéreo y portuario. Sin embargo, por todos es conocido que en la mayoría de ocasiones lo que encarece el billete de avión, una vez aplicado el descuento a residentes sobre el precio del mismo, son las tasas, no el billete en sí. Y, si bien esta proposición no de ley contempla la amenaza de nuevas tasas por parte de la Unión Europea o la posibilidad de su incremento ante la situación derivada del *brexit*, o incluso en su exposición de motivos transcribe el planteamiento de reducción de las tasas aeroportuarias recogido en el documento resultante de la cumbre sobre movilidad y transporte en territorio extrapeninsulares, no hay ni rastro de ello en la parte dispositiva, en lo que solicita esta proposición no de ley.

Por otra parte, la portavoz del grupo proponente ha dicho que no ha aceptado determinadas enmiendas porque quería ceñirse exclusivamente a este documento. Sin embargo, nuestra enmienda de adición recoge lo que se ha hecho constar en la exposición de motivos de esta proposición no de ley, es decir, la reducción de las tasas aeroportuarias. Por eso el Grupo Parlamentario VOX ha añadido una serie de enmiendas que, sin duda, mejorarían esta iniciativa, entre las que se propone la extensión del 75 % del descuento de residentes sobre las tasas —como acabamos de indicar— tanto aéreas como portuarias; el mantenimiento y el desarrollo de inversiones necesarias en puertos y aeropuertos de interés general, atendiendo a los flujos de tráfico, y la extensión del descuento para residentes a familiares de primer grado no residentes en referencia a situaciones de dependencia y cuidado, así como visitas en cumplimiento de regímenes de custodia.

No obstante, lo que no podemos hacer es caer en trampas propias de sistemas económicos no liberales, como podría ser la fiscalización de precios, porque lo que no se puede hacer por parte del Estado es controlar la imposición de unos determinados precios a empresas privadas, ni, desde ambiciones nacionalistas, la cogestión de los aeropuertos por parte de las comunidades autónomas, que, como la experiencia nos ha demostrado en otros ámbitos, constituiría una puerta abierta a posibles corruptelas autonómicas, sin duda alguna.

Por ello, mi grupo parlamentario entiende que realmente es esencial que se produzcan una serie de mejoras en las condiciones del transporte aéreo y portuario respecto a los territorios extrapeninsulares, lo cual, como mínimo, debería abarcar la extensión del descuento de residente a las tasas, lo que produciría una rebaja considerable del precio de los billetes, como ya hemos referido.

En definitiva, solicitamos que las enmiendas presentadas por este grupo parlamentario sean tenidas en cuenta por el grupo ponente a fin de mejorar de manera efectiva la conexión y conectividad territorial de esos territorios: Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para la presentación de su enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña Ana Zurita.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 30

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

Señora Fernández, nosotros estamos de acuerdo con gran parte de su proposición no de ley, sobre todo porque parece que quiere mejorar las condiciones de movilidad de los canarios en lo que respecta al transporte aéreo, pero hay cosas en su propuesta que resultan sorprendentes, como que Coalición Canaria se crea que sirven para algo esas cumbres que organiza el Partido Socialista como herramienta propagandística; cumbres con la presidenta Armengol, de Baleares, para solucionar los problemas de los ciudadanos extrapeninsulares. Sabe que nunca jamás ha habido ningún resultado de esas cumbres. Además, lo debería saber porque ustedes fueron socios durante muchos años. O sea, no extraña para nada el acuerdo al que han llegado, porque Coalición Canaria y el Partido Socialista compartieron muchas cosas. Y tanto compartieron que compartieron el voto para semiprivatizar AENA y poner las semillas sobre varias de las cuestiones que ahora piden aquí.

Recuerden que las condiciones actuales de AENA provienen del Real Decreto Ley 13/2010, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo, cuando ustedes querían vender el operador aeroportuario para hacer caja y el PSOE les había prometido un trocito del pastel. Y ahora una de sus propuestas es autorizar la participación de las comunidades autónomas en los órganos de decisión de AENA, así como la gestión compartida de las instalaciones aeroportuarias. De eso hemos puesto algo en nuestro estatuto de autonomía, que obtuvo el consenso de todos los grupos políticos en el momento de su aprobación, el cual establece la posibilidad de que exista una participación de nuestra comunidad autónoma en la gestión de los aeropuertos, condición que ahora mismo no es posible. Nosotros, el Partido Popular, no nos vamos a oponer a ello porque lo dice el estatuto, pero somos conscientes de que hay que hacer muchas modificaciones legislativas para que sea posible, y eso es lo que hemos trasladado en nuestra enmienda, que nuestra participación se ciña a lo que hemos aprobado en nuestro estatuto de autonomía.

Asimismo, hemos presentado una segunda enmienda destinada a resolver los problemas de los canarios, que recurren tanto a usted como a mí, para que no condenemos a sus hijos al desarraigo. En la PNL se plantean varias medidas con las que estamos de acuerdo sobre la supervisión del precio de los billetes de avión, ya que, desde que opera el descuento del 75 %, los precios son desorbitados para los residentes, y más para los que no tienen esa condición. En su momento el Partido Popular creó una herramienta, el observatorio de precios, en el que se visualizaban los incrementos, existía un control y se pedían resultados a las aerolíneas, pero con el PSOE ese observatorio desapareció. Nuestra enmienda es referida a los hijos de padres separados —hijos menores, no emancipados— que viven en la península con el progenitor. Pedimos que la subvención del 75 % para viajes a la península y entre islas sea aplicable al niño y al progenitor en caso de que viaje acompañado. Lo pedimos porque consideramos justo garantizar la igualdad de derechos para esos menores, hijos de residentes extrapeninsulares; y no solo de Canarias, porque la medida debe ser para todos, es decir, Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Esto no es nuevo, ya se aprobó por unanimidad una vez en el Congreso una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, pero vamos a hacerlo otra vez y vamos a demostrar a la gente que somos capaces de llegar a acuerdos, aunque parece que usted no está por la labor.

Y la última enmienda se refiere a un acuerdo que pedimos suprimir, el seguimiento de la compra de Air Europa por parte de IAG. Tal cual están las cosas en este país, nos parece grave, gravísimo, un acuerdo de este tipo, porque son operaciones privadas entre grupos empresariales privados, que tienen una legislación específica dentro de su sector.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos a la tercera de las enmiendas. Por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Cristina López.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Gracias, presidente.

Una previa, señorías, y es que todas las iniciativas que hoy debatimos aquí son públicas y la ciudadanía las puede ver, de modo que les animo a que las vean o lean, y así sabrán que esta diputada no ha mentido y que, efectivamente, ponía eso en la anterior PNL, al igual que en la enmienda que hoy se presenta a esta PNL por parte de VOX. Por tanto, pediría que no me llamen mentirosa, cuando no lo soy.

Ciñéndome a la iniciativa, el Grupo Parlamentario Socialista es sensible respecto a los territorios extrapeninsulares y somos consciente de la subida de los precios de los billetes, sin olvidar que estamos viviendo las consecuencias de la guerra de Putin. Es por eso que los diputados del Grupo Parlamentario Socialista hemos trabajado junto con la diputada de Coalición Canaria para mejorar esta iniciativa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 31

mediante una enmienda transaccional, haciendo buen parlamentarismo mediante una medida referida a las obligaciones del servicio público. Eso es en lo que hemos estado centrados tanto el Partido Socialista como Coalición Canaria, por mucho que el Partido Popular venga a hablar en su intervención de todo para no hablar de nada. Hemos estado en el diálogo, señorías del Partido Popular, y hemos estado llegando a acuerdos; a ver si ustedes se aplican el cuento un poquito.

Y me gustaría destacar el compromiso de este grupo y, por supuesto, del Partido Socialista con la movilidad respecto de los territorios extrapeninsulares. Fue en 2018 cuando un Gobierno socialista aumentó la subvención de los billetes a residentes desde el 50 al 75%. Y en estos presupuestos generales del Estado, aunque aún están en trámite, vemos que la dotación económica referente a la política de subvenciones al transporte para el año 2023 asciende a 3419 millones de euros. Ustedes, señorías de VOX y del Partido Popular, vienen con palabras muy bonitas para estos territorios, pero ¿qué hicieron con esa dotación? Se lo voy a decir: votar en contra. Por tanto, todavía están a tiempo de solucionar lo que ya hicieron mal en el Congreso, votando a favor de unos presupuestos que tienen una dotación tan importante para subvencionar el transporte público.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para manifestar la posición de los distintos grupos, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra el señor López-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Me quedo con la frase de la señora Fernández que dice que el problema es que nos señalan la luna y al final miramos el dedo. Me quedo con esa frase porque refleja nuestra opinión acerca de lo que creemos que sucede con el tema de la bonificación. Es obvio que los residentes en Canarias, los residentes en los territorios extrapeninsulares necesitan mecanismos de corrección respecto de su situación geográfica, que les supone mayor coste por tener que viajar hasta la península o desde esta a su lugar de residencia. Sin embargo, también es cierto que el problema del mecanismo de bonificación posiblemente está en su diseño, de modo que ese incremento del 50 al 75% de la subvención influyera en el incremento de precios entre la península y Canarias hasta en un 12%, como indicaba un informe de la AIReF en julio de 2020; de hecho, ese incremento rompió la tendencia a la baja de los precios entre ambos puntos, sobre todo en aquellos vuelos con mayor porcentaje de residentes.

Por tanto, nosotros consideramos que no es que se deba llevar a cabo la medida referente a crear una mesa de trabajo para ver cómo se fiscaliza este sistema, sino un verdadero procedimiento de evaluación de políticas públicas, en este caso concretado en el sistema de bonificación de los viajes a los residentes para corregir esos problemas que el mercado plantea, a veces creando un círculo vicioso —incluso respecto a la posibilidad de que cualquier residente canario opte por sistemas de empadronamiento irregular cuando de verdad reside en la península para no perder ese beneficio—, provocando con ello precisamente el efecto contrario, es decir, no la reducción de precios, sino su incremento, lo que a su vez puede conllevar, por ejemplo, una reducción del porcentaje de turismo nacional, como ha indicado Frontur, del 16% en 2010 y del 13% en 2019, es decir, en esta década se sigue manteniendo esa caída del turismo nacional por el precio de los viajes.

Por ello entendemos que lo que debería proceder es evaluar de verdad la política pública de esa subvención, como en su momento propusimos respecto a los presupuestos generales del Estado mediante una enmienda que planteaba que fuera el Gobierno, junto con la CNMC y la AIReF, el que estableciera un mecanismo de análisis del procedimiento y sustituirlo por uno que realmente funcionara y corrigiera los efectos del mercado, respetando esos derechos que efectivamente tienen los ciudadanos de territorios extrapeninsulares cuando tienen que viajar hasta la península o desde esta a su lugar de residencia. Insistimos en que ese es el verdadero problema, y que no deberíamos quedarnos mirando el dedo, como ha dicho la señora Fernández, cuando realmente lo que habría mirar es la luna.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Republicano tiene la palabra la señora Granollers.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 32

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

Señorías, en el Grupo Republicano no puede estar más de acuerdo con la PNL que nos trae a debate Coalición Canaria sobre el transporte aéreo en los territorios extrapeninsulares. De hecho, es un tema bastante recurrente por parte de nuestro grupo en esta Comisión. Como muestra, tenemos la PNL que aprobamos sobre el cumplimiento material de la obligación de servicio público en la ruta aérea entre Menorca y Mallorca en abril de 2021; también tenemos registrada una PNL para su debate en esta Comisión relativa a la adopción de medidas para evitar el fraude respecto a la aplicación del descuento para residentes en el proceso de compra del vuelo, que esperamos poder debatir en breve, y el Parlament de les Illes Balears aprobó hace dos semanas una propuesta de Més per Menorca que pide al Gobierno del Estado revisar la obligación de servicio público en las rutas aéreas de las Illes Balears para aumentar el número de frecuencias diarias de ida y vuelta durante todo el año, con intervalos en función de la demanda de los ciudadanos, al tiempo que garantizar la capacidad de las aeronaves, que se ajusta a esta demanda, especialmente en los dos primeros y los dos últimos vuelos cada día.

La PNL que hoy debatimos reclama el cumplimiento de lo acordado en la cumbre sobre la movilidad y el transporte en los territorios extrapeninsulares de 2020, un acuerdo que el Gobierno español ha ignorado, menospreciando a los presidentes de las Illes Balears y Canarias y demostrando una vez más su indiferencia ante los territorios insulares. Todas las medidas contempladas son importantes, y la mayoría de ellas están recogidas en el informe de la ponencia en el Senado relativa al estudio sobre la insularidad que se aprobó en junio. Especialmente relevantes nos parecen las concernientes a la gestión aeroportuaria y el establecimiento de tarifas máximas, dos reivindicaciones históricas que contribuirían enormemente a paliar los efectos de la insularidad.

Nuestro compromiso con la conectividad del archipiélago es firme porque consideramos que es una cuestión de justicia. Disponer de una buena conectividad durante todo al año no debería ser un privilegio, sino un derecho de todos los ciudadanos de las islas. Por ello, vamos a votar a favor de la transaccional presentada, aunque nos gustaría que constase que ha quedado un poco descafeinada respecto a cómo era en principio, si bien es mejor esto que nada.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Lucía Muñoz.

La señora **MUÑOZ DALDA**: Gracias, presidente.

«Balears tendrá los precios de vuelos más caros de su historia». «El sector de viajes balear advierte de un encarecimiento histórico de los vuelos en Navidad». «Viajar a la península en Navidad cuesta más a los residentes que a los peninsulares venir a las islas pese al descuento del 75%». Estos son algunos de los titulares que se publicaron la semana pasada en diversos medios. Otro año más los ciudadanos y ciudadanas de las Illes Balears tendrán que afrontar el encarecimiento de la vida debido a los costes de la insularidad y a la codicia de las aerolíneas.

Decía la noticia publicada en la Ser el día 8 que a un madrileño le costará venir el 22 de diciembre y marcharse cinco días más tarde 82 euros y 24 céntimos; un mallorquín, con descuento, pagará 24 euros más. Me he tomado la molestia de hacer esa misma búsqueda hoy y, seis días después, los precios se han duplicado. Ahora mismo volar ida y vuelta entre Palma y Madrid en esas mismas fechas cuesta, con descuento, 200 euros, sin equipaje ni elección de asiento. Muchas familias que viven en las islas no pueden asumir gastar un 20% del salario mínimo para poder pasar las fiestas con sus seres queridos. Pero, además, quienes residimos en Baleares y en el resto de territorios extrapeninsulares volamos no solo para pasar las fechas señaladas en familia; las personas que sufrimos las consecuencias de la insularidad también tenemos que desplazarnos a la península por razones médicas, por trabajo o para estudiar, y estos costes no pueden recaer sobre las familias de las islas, que ya sufren el encarecimiento de sus vidas por otros aspectos que provoca la insularidad.

Es cierto que en 2018 el Gobierno aumentó la bonificación de los transportes al 75% para los residentes extrapeninsulares, y conocemos de buena mano la preocupación del Gobierno de coalición por mitigar los perjuicios de la insularidad con políticas sociales. Por eso no podemos permitir que la inversión social esté llenando los bolsillos de los magnates de las aerolíneas comerciales. Hace ya más de dos años desde que un informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia avisase de que la bonificación había disparado las tarifas aéreas un 22%. Las aerolíneas se están enriqueciendo a costa de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 33

las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas de las islas y de la buena voluntad del Gobierno, y necesitamos medidas valientes para poner coto a la codicia de las empresas privadas. Y también los ciudadanos y ciudadanas de las islas necesitamos poder decidir democráticamente cómo se gestionan nuestras puertas de entrada, uno de los motores económicos de nuestros territorios. Tenemos derecho a decidir si queremos ser o no uno de los territorios europeos con mayor tráfico de *jets* privados o si queremos o no una ampliación del aeropuerto de Palma. No podemos permitir que sea AENA, una empresa con casi el 50% de titularidad privada, la que se encargue de gestionar un servicio de tanta responsabilidad social, porque AENA se va a embolsar este año 500 millones de euros por su gestión de los aeropuertos baleares, un 20% del total de sus beneficios, y a AENA lo que le preocupa es que esos beneficios sigan llenando los bolsillos de sus accionistas, aunque sea a costa de nuestros intereses.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señora Fernández, de las tres enmiendas, entiendo que mantienen la que han transaccionado con el Grupo Socialista, y no las otras dos. ¿Es así?

La señora **FERNÁNDEZ PÉREZ**: Efectivamente, así es.

El señor **PRESIDENTE**: Se votará así entonces.

Gracias.

— SOBRE LA GRATUIDAD DEL TREN Y LA DISCRIMINACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE COLECTIVO POR CARRETERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/004640).

El señor **PRESIDENTE**: Proposición no de ley sobre la gratuidad del tren y la discriminación del usuario del transporte colectivo por carretera, presentada por el Grupo Parlamentario Republicano.

Para su defensa, tiene la palabra doña Inés Granollers.

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

Voy a empezar con una reflexión sobre por qué traemos esta PNL, una reflexión que como legisladores deberíamos grabarnos en la mente, y es que las acciones no se deben limitar solo a planes de emergencia ante sucesos extraordinarios, sino que los esfuerzos deben derivarse hacia planes de prevención y resiliencia para que no haya que ir siempre con reales decretos ley de urgencia que después derivan en PNL en las comisiones, como sucede en este caso. La PNL de hoy es un claro ejemplo de poca coordinación con los sectores del transporte al abordar, entre otras, ayudas extraordinarias previstas en el real decreto de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte.

El fomento del transporte público es un reto que debemos abordar, y por este motivo celebramos desde el primer día las medidas que se aplicaron mediante el real decreto ley, como la gratuidad del transporte ferroviario. De todos modos, y como les preguntamos ya en su momento, ¿qué pasa con los usuarios del transporte por carretera? Creo que no hace falta recordar que el transporte ferroviario no llega a toda la ciudadanía. Para Esquerra Republicana, que es un grupo históricamente municipalista y, por tanto, conocedor de las problemáticas existentes en los territorios en materia de transporte público, el transporte en autobús es primordial para no castigar más a los territorios rurales. Por ponerles un ejemplo, cuando terminan los estudios obligatorios, numerosos estudiantes deciden qué cursar influenciados muchas veces por el medio de transporte para llegar al centro escogido. Realmente, eso supone una gran desigualdad frente a sus compañeros residentes en zonas urbanas. Es por este motivo que celebramos que por fin nos hagan caso apoyando esta PNL. Señorías del PSOE, cuesta mucho esfuerzo que se muevan de sus ideas. El sector del autobús ha estado doblemente castigado desde la pandemia; no se puede esperar más para recibir las ayudas previstas en el Real Decreto Ley 14/2022. Ese es el contenido del punto 2 de la PNL, porque necesitan el cobro de esta ayuda. El transporte escolar ahora mismo está agonizando. Podemos proponer muchas reformas, muchas iniciativas para el reto demográfico, pero obviamos lo primordial: ¿se va a permitir que empresas que realizan el transporte de alumnos dejen de dar el servicio por no poder soportar los aumentos de coste? Presentamos enmiendas al Proyecto de ley de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte para solucionar este agravio. Por tanto, habrá que trabajar con el fin de garantizar al sector la aplicación de medidas equiparables a otros sectores, como el de las obras, para que los contratos de servicios públicos puedan ser modificados y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 34

adaptados a la realidad vigente de los precios de combustible. Si queremos seguir garantizando el derecho a la movilidad, en este caso de los escolares, aprueben la enmienda que presentamos en el real decreto. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

Del mismo modo, también estamos convencidos de que en la ley de movilidad sostenible, que vamos a comenzar a tramitar en breve, tendremos que abordar nodos de transporte multifuncionales, autobuses compartidos, pero en el nuevo mapa concesional debe abordarse desde una perspectiva de rentabilidad social, sin una discriminación territorial. Aquí quiero hacer hincapié en que a veces un transporte no es rentable o no hay demanda de ese transporte porque no ha existido nunca, y si solamente miramos el transporte por la rentabilidad que tiene, si no existe, es muy difícil darnos cuenta de que hace falta. No sé si me he explicado bien. No podemos plantear la ley de movilidad sostenible con visión solamente económica. La ciudadanía necesita soluciones y está claro que habrá que consensuar trayectos rentables con trayectos deficitarios.

Por todo lo expuesto, pedimos el voto favorable a esta PNL, que hemos transaccionado con el Grupo Socialista. Aprovecho para agradecer al Partido Popular las enmiendas presentadas, aunque nos ha parecido que se adaptaban más a la visión de nuestra PNL las del Grupo Socialista y por eso hemos hecho la transacción. Les pedimos su voto favorable; el transporte por carretera lo necesita y el transporte escolar ya no puede esperar más.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señora Granollers.

A continuación, para la defensa de las enmiendas a la proposición no de ley, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Andrés Lorite.

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

No es nada sorprendente que Esquerra Republicana se adapte más a los planteamientos del Partido Socialista —y viceversa— que a los del Partido Popular, como decía la señora Granollers.

En materia de movilidad, señorías, este Gobierno se ha caracterizado por el deterioro de muchos servicios y por su encarecimiento, lo cual ha dado lugar a que se reduzca el acceso al derecho a la movilidad de muchos usuarios. En el caso que nos ocupa, durante este año el Gobierno ha tenido dos constantes: la primera es el abandono del sector del transporte regular de viajeros por carretera; la segunda es la discriminación de las zonas rurales, los entornos rurales y el acceso a la movilidad en los mismos. Ambas cuestiones están presentes en los distintos textos normativos, como es el caso del Real Decreto Ley 14/2022, o también en documentos del Ministerio de Transportes, como es el caso del que elaboró INECO denominado Nuevo mapa concesional de servicios regulares del transporte por carretera.

Es evidente que la norma que establece la gratuidad de los títulos multiviajes, de los viajeros recurrentes en el ámbito ferroviario, y en concreto para los servicios de cercanías, de *rodalies* y de media distancia a partir del mes de septiembre, está suponiendo una grave discriminación hacia los usuarios recurrentes del autobús. No es entendible una discriminación tal entre un modo y otro de transporte; no es entendible, porque el 53 % de los viajes interurbanos los hacen precisamente en autobús. La mayoría de los núcleos de población de España, señorías, no disponen de servicios ferroviarios, y precisamente son los núcleos rurales los que no tienen esos servicios ferroviarios, con lo cual entendemos que esto es un castigo a la España rural. Pero, además de eso, es una competencia desleal hacia las empresas del sector del transporte, que están asumiendo un importante incremento del precio de los carburantes y que ahora, con esta medida, van a asumir una pérdida adicional de la demanda de viajeros. En concreto, en los corredores coincidentes se cifra en más de un 20 % de demanda desplazada desde al autobús hacia el ferrocarril.

Tras las múltiples críticas por parte de mi grupo parlamentario, las comunidades autónomas, las organizaciones del sector, las organizaciones sindicales y los usuarios, finalmente el Gobierno ha anunciado que piensa extender la medida de la gratuidad al transporte regular de viajeros. Sin embargo, no se ha materializado aún ni se ha dicho ni cuándo ni cómo se va a establecer. Pero ese agravio comparativo, señorías, como decía anteriormente, también se da en el documento de INECO denominado Nuevo mapa concesional de servicios regulares del transporte por carretera, y es que es paradójico, señorías, que un gobierno que presume de ser social reduzca la líneas de transporte de autobús de 966 a 510... **(El señor Ramos Esteban hace gestos negativos)**. Sí, señor Ramos, y que lo fundamente en criterios meramente económicos y deje sin servicio público a las personas con menos recursos. Un gobierno que tiene un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 35

ministerio cuyo apellido es el Reto Demográfico propone dejar sin parada en torno a 1500 municipios rurales y eliminar este servicio básico que utilizan más de 3 millones de personas.

Por tanto, señorías, es necesario convocar una conferencia sectorial para analizar el modelo concesional en España, trabajar en una hoja de ruta sobre el futuro del transporte regular en España y su financiación, garantizando siempre que no se eliminen estos servicios básicos para las zonas rurales.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Lorite. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor don César Ramos.

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

Yo creo que si hacemos un repaso a las declaraciones, a las actuaciones de cada diputado de cada grupo parlamentario en esta última etapa veremos cuál es la actitud de cada partido, por qué quiere llamar la atención cada partido. Hoy venimos aquí a debatir una iniciativa de Esquerra Republicana de Catalunya que, además, como bien ha dicho, ha conseguido consensuar con el Grupo Parlamentario Socialista una enmienda, algo que le preocupa y además no le gusta al Partido Popular. Pero es lo mismo que ha hecho Coalición Canaria; Coalición Canaria ha decidido pactar una enmienda con el Grupo Parlamentario Socialista obviando la del Partido Popular. Si yo fuera del Partido Popular, lo que me preguntaría es si no tengo capacidad de negociación, si no tengo habilidad de negociación o si no estoy negociando bien. Hoy, además, debatimos aquí una iniciativa en la que se pide que lo que vamos a aplicar en el transporte ferroviario, que es la gratuidad, también se aplique a los autobuses. El Partido Popular, además, dice y pide que se haga así. Y yo me pregunto, ¿y por qué el Partido Popular, cuando tuvo la posibilidad de negociar —porque tuvo la posibilidad de negociar con otros grupos— las enmiendas de los presupuestos y que se extendiera no lo hizo? Por una sencilla razón: porque creo que el Partido Popular, a día de hoy, entiende la política como aquello que tiene que oponerse a todo lo que dice el Gobierno de turno. Creo que es una mala estrategia, que le servirá para que los suyos les aplaudan, pero no sirve para hacer política. Por eso digo que lo que estamos viendo en el Parlamento en los últimos tiempos demuestra cuáles son las distintas formas de ver la política. Vemos cómo hay diputados permanentemente, sobre todo de un grupo parlamentario, que intentan llamar la atención a través de insultos, palabras malsonantes... **(Risas)**. Además veo que se ríen, porque se han dado por aludidos; es cierto, me dirigía a ellos. **(El señor Miralles Martín: No, porque eres tú)**. Llama la atención con insultos, palabras malsonantes y por cosas a las que creo que no tenemos que acostumbrarnos en este Parlamento. Creo que llamar la atención en los medios de comunicación por actuaciones como esas no tiene ningún mérito, lo puede hacer cualquiera. Además, tiene el riesgo de que siempre se buscará subir el tono para seguir llamando la atención. Es mucho más interesante llamar la atención por llegar a acuerdos, es mucho más interesante llamar la atención por el contenido de las intervenciones que hacerlo por el tono malsonante de muchas intervenciones. Yo animo a los diputados —además, nos quedan dos semanas para la Navidad— a que después del periodo navideño vengan con esa reflexión: si creen que les votaron los ciudadanos para actuar con actitudes bastantes maleducadas constantemente o les eligieron para hacer política. Creo que no es la política que buscan los ciudadanos.

Hoy debatimos, además, una iniciativa que se ha convertido en referente. Nadie se planteaba hace unos meses en este país que pudiera ser lógico aplicar una medida como es la gratuidad en el transporte de viajeros por ferrocarril. Ahora ya es algo que ha entendido todo el mundo, y creo que todos los partidos lo aceptan, lo adaptan y, además, lo aplauden. Creo que es bueno, y una de las cosas que está haciendo este Gobierno es tomar medidas que nunca se habían tomado, y eso es bueno. Aquí, muchas veces, se habla de las políticas que adopta este Gobierno y las definen como políticas antiespañolas, para los antiespañoles, una política que va en contra de los españoles. No creo que diga eso la gente que cada día utiliza el abono gratuito de ferrocarril para ir a su trabajo. No creo que digan eso ni lo piensen aquellos estudiantes que están beneficiándose de estas y otras muchas medidas. Creo que las medidas que está tomando este Gobierno van en beneficio de la mayoría.

Y termino con una advertencia que ha hecho hoy Renfe y que creo que va en beneficio de la mayoría. Renfe ha advertido a los que hacen un uso inadecuado de 75 000 abonos que dejen de hacerlo, porque va en perjuicio de aquella gente que lo necesita realmente para ir a trabajar o para ir a estudiar. Hay gente que hace una reserva de plaza en un tren y después no lo utiliza. Esos sí son malos españoles, los que están perjudicando al resto que tiene que hacer uso de ellos, por un beneficio que no sabemos cuál es.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 36

Por eso, aunque pueda sonar feo, llamo la atención también a esa gente que está impidiendo que otros viajeros se beneficien de medidas como esta.

Creo que merecía la pena apoyar la iniciativa de Esquerra Republicana con una serie de modificaciones, y así lo haremos. Además, marca un tipo de política distinta a la que estábamos acostumbrados y es bueno que lo pongamos en valor.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señor Ramos. Bienvenido al espíritu navideño. **(Risas)**.

Acto seguido, en trámite de toma de posición y en nombre de sus respectivos grupos parlamentarios, interviene el Grupo Parlamentario Mixto. Adelante, señor Guitarte.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Simplemente quiero hacer constar que es una PNL que compartimos—incluso casi más la inicial que la transaccionada— y queremos resaltar un tema que es crucial para nosotros. Creo recordar que ayer se le dio el visto bueno a la ley de movilidad sostenible en el Consejo de Ministros. Esa ley es la que suprime un montón de paradas de los servicios discrecionales por carretera. En concreto, en Aragón creo que se pierden 151 paradas. No sé si es así o no, no lo sé exactamente, en cualquier caso, lo que queremos es que no llegue a aprobarse ninguna ley de movilidad sostenible en tanto no se consensúe realmente con las comunidades autónomas cómo va a quedar la prestación del servicio.

Para nosotros es crucial que, independientemente de quién preste el servicio a los ciudadanos, sea el mismo, de la misma calidad o simplemente mejor. Ese transcurso no parecía caminar en ese sentido, porque el suprimir paradas—aunque luego haya otro servicio intermedio autonómico que te lleve a esa parada— requiere normalmente más tiempo por parte del usuario, requiere un traslado y un trasbordo previo que, en general, desincentivará al usuario. Simplemente quiero hacer hincapié en la trascendencia que tiene para el medio rural que ese servicio de movilidad se siga prestando en mejores condiciones que las actuales, no en peores.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Guitarte.

El Grupo Parlamentario Bildu no está. El Grupo Parlamentario Vasco no está. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Lopez-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Apoyaremos esta PNL porque es evidente que el servicio de transporte colectivo por carretera, el servicio de autobús, ya tiene suficientes problemas propios, derivados precisamente de un sistema concesional que nosotros consideramos que es un sistema caduco y, además, ineficiente, y que supone un castigo a un tipo de usuario con un perfil económico social medio bajo, que es su usuario habitual y que, precisamente, es el castigado con ese sistema de subvenciones cruzadas en este modo de transporte. Antes se ha dicho que empeoraba con la competencia con el modo de transporte ferroviario, lo que evidentemente agrava muchísimo más las circunstancias del usuario, que es, al final, a quien tenemos que proteger con este tipo de medidas.

Por lo tanto, mostramos nuestro apoyo a la PNL, dentro de un sistema que creemos que debe estar sometido a una profunda revisión.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor López-Bas.

Por el Grupo Parlamentario Plural, y sin perjuicio de que vaya a estabilizar las luces para evitar que el señor Ferrán Bel se haga peligroso **(risas)**, tiene la palabra el señor Ferrán Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchísimas gracias, presidente, por su generosidad con este diputado.

En todo caso, nosotros vamos a votar favorablemente la transaccional en relación con la iniciativa del Grupo Republicano del Grupo Socialista, pero quiero hacer algunos comentarios.

Respecto al primer punto, no es que estemos de acuerdo, es que, de hecho, es un acuerdo al que ya se llegó en el marco de la negociación presupuestaria con el Partit Demòcrata, el ministerio y el Gobierno para que esto fuera así, como muy bien reconoció el portavoz socialista desde la tribuna con unos elogios inmerecidos dirigidos a mi persona.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 37

En segundo lugar, nos parece relevante el segundo punto, porque el problema no es que se generen ayudas, el problema es que estas ayudas se deben hacer llegar a las empresas, y no solo el 30 % que se ha devengado hasta ahora y el 20 %, porque esto también puede afectar a las comunidades autónomas. En Cataluña hay empresas que en estos momentos tienen un problema de descapitalización, porque entre el 30 % que el Gobierno todavía no ha pagado y el 20 % que la Generalitat no ha pagado se están descapitalizando. Que en todas estas empresas de trayecto nacional se incluya ahora una bonificación del cien por cien, si no se establece un sistema de pago rápido, va a generar un problema de descapitalización. Por tanto, se deberá instrumentalizar no solo la bonificación del cien por cien, sino también un pago que sea razonable a corto plazo, y, si no, se debería establecer la posibilidad de que se pagasen algunos anticipos, como se hizo en su momento con las estaciones de servicio y las bonificaciones de 0,20 céntimos, y una liquidación posterior.

Respecto al tercer punto, estamos de acuerdo. Es lo que hablábamos antes de la ley de desindexación y el ser estrictos con ciertos planteamientos. Cuando el IPC y los precios están en una situación de cierta estabilidad, eso no genera problema. Por eso, nosotros hemos tenido iniciativas y no solo respecto al transporte escolar, sino también respecto a otros servicios de autobús y otros servicios públicos; por tanto, lo vamos a apoyar.

En relación con el cuarto punto, entendemos la filosofía y estamos de acuerdo, aunque aquí para nosotros el problema del nuevo mapa en definición no es que los criterios sean de rentabilidad social, de equidad territorial y de accesibilidad, que también y estamos de acuerdo; el problema real es que, si se eliminan determinadas líneas que transcurren dentro de una comunidad autónoma y la sustitución ha de hacerse por líneas de concesión de aquella comunidad autónoma, en la medida en que no sean trayectos largos se va a generar un déficit que alguien tendrá que cubrir, y no lo pueden hacer las comunidades autónomas. Por lo tanto, aquí lo que se tiene que poner encima de la mesa es dinero para hacer frente a esto.

En todo caso, quiero hacerle una matización al señor Ramos respecto a esta invitación a la reflexión navideña que hacía a algunos grupos para que cuando vuelvan de vacaciones vuelvan reflexionados. Las reflexiones en torno a la Navidad se deben realizar durante el Adviento, en los cuatro domingos de Adviento que sirven para preparar la Navidad, y en estos momentos todas estas buenas intenciones casi casi las tendríamos que tener materializadas por parte de todos los grupos.

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias y bienvenidos al Adviento también. **(Risas)**.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, don Rafael Mayoral. ¡No me sorprenda, señor Mayoral!

El señor **MAYORAL PERALES**: Nunca se sabe con las sorpresas. Gracias, señor presidente.

Por supuesto, nuestro grupo comparte la filosofía general de la proposición no de ley de reforzamiento del transporte público como un elemento fundamental de vertebración territorial, y en estos momentos, para afrontar los retos del futuro, nos parece que se tiene que seguir reincidiendo precisamente en las políticas de protección del transporte público como un elemento central también de la vertebración territorial. En ese sentido, quiero trasladarle al portavoz de Teruel Existe que nosotros tenemos muy claro que lo que se tiene que dar a través de la ley de movilidad sostenible es un reforzamiento del transporte público. Creo que la mayoría de los grupos de esta Cámara, sin ninguna duda, compartimos que lo que hace falta es un reforzamiento del transporte público y del conjunto de los servicios públicos para mejorar la vertebración territorial del país. En eso creo que tenemos que intentar aportar todos en la medida de nuestras posibilidades, y nuestro grupo estará en la tramitación de la ley de la movilidad sostenible.

En ese sentido, celebramos que haya una propuesta transaccional, porque creemos que sigue consolidando un camino en el que creo que tenemos que continuar, en el camino del diálogo y del entendimiento en la búsqueda de la defensa de los intereses de las mayorías sociales. La defensa de un transporte público accesible para el conjunto de la población precisamente responde a ese interés, que es el que tendría que mover al conjunto de los grupos en esta Cámara. Por ello, nuestro grupo votará favorablemente.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Mayoral. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Rubén Darío Vega Arias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 38

El señor **VEGA ARIAS**: Presidente, señorías, permítanme recordarles que las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea son nueve; seis de Francia, dos regiones autónomas portuguesas y una comunidad autónoma española. Quiero recordarles que el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea especifica que la Unión Europea propondrá en particular reducir la diferencia de las regiones que padecen desventajas naturales graves y permanentes como, por ejemplo, las regiones insulares, sin limitar, no obstante, el acceso de estas regiones a los otros componentes y a sus dotaciones financieras. Cito esto porque parece que la PNL del Grupo Republicano no ha tenido en cuenta que Canarias es una región ultraperiférica.

Por otro lado, la Ley 8/2018, de 5 de noviembre, por la que se modifica la Ley 19/1994, de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, especifica en su artículo 8 que se refiere al transporte público terrestre, y en este artículo se reconoce que el transporte público terrestre en Canarias es un servicio público esencial y que su planificación y gestión se llevará a cabo de manera integrada y con carácter insular, garantizándose su financiación. En este sentido, varios partidos políticos anunciaron que el transporte por carretera en Canarias será gratuito para el año que viene, concretamente Coalición Canaria y Partido Socialista Obrero Español, que es el que gobierna actualmente, pero en la actualidad resulta que siete de los cabildos de las islas Canarias manifestaron que los 81 millones de euros contemplados en los presupuestos generales del Estado— que dice Coalición Canaria que los han conseguido gracias a ellos— no llegan ni a la mitad de lo que realmente es necesario para su gratuidad.

Por otro lado, el vicepresidente del Cabildo de Tenerife pide una posición común para negociar frente al Gobierno central para hacer posible la compra de guaguas; en definitiva, hacer posible que la gratuidad se produzca al cien por cien. Repetimos, no es el Gobierno central; las partidas también vienen de la Unión Europea y son partidas estructurales. Consecuentemente, señor vicepresidente del cabildo, VOX no será impedimento ante sus negociaciones y esperamos que alcance la gratuidad del servicio al cien por cien, como se ha prometido, para el ejercicio 2023, comenzando con el transporte escolar.

Muchísimas gracias y nada más. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Vega.

Para posicionarse sobre las enmiendas, interviene doña Inés Granollers, en nombre del Grupo Parlamentario Republicano.

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

Ya lo había comunicado. Hemos transaccionado con el Grupo Socialista y creo que ya disponen de ella todos los grupos.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora Granollers.

— RELATIVA A RESTAURAR EL SERVICIO AVANT ENTRE TORTOSA Y BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURAL. (Número de expediente 161/004398).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Vamos a finalizar con la Proposición no de ley número 4 —habíamos cambiado el orden del día—, relativa a restaurar el servicio Avant entre Tortosa y Barcelona. El autor es el Grupo Parlamentario Plural. Para su defensa, tiene la palabra el señor Ferran Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

Quiero llamarles la atención sobre que el que sea la última no quiere decir que no sea interesante; seguramente es la más interesante que podamos discutir hoy aquí **(risas)**, porque llega y sale de Tortosa, cosa que todavía es más relevante. Dicho esto, de lo que se trata es simplemente de que en su momento se acordó que, mientras duraban las obras del trayecto Vandellós-Tarragona, se alargaran los tiempos de recorrido de cercanías; hubo un acuerdo Generalitat-Estado para que los Euromed parasen en la estación de Tortosa La Aldea-Amposta y para que, cuando finalizaran las obras, estos trenes de larga distancia no pararan y se establecieran unos servicios de Avant entre Tortosa y Barcelona que, además, tenían la característica de que unían Les Terres de l'Ebre con la estación de AVE del Camp de Tarragona, aparte de cubrir el trayecto Tortosa-Barcelona en un tiempo razonable. Esto duró muy pocos días por la pandemia y solo se estableció uno de los cuatro servicios de ida y de vuelta comprometidos. Por tanto, solo había un servicio de ida Tortosa-Barcelona y otro de vuelta Barcelona-Tortosa diariamente. ¿Qué estamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 39

pidiendo? Que con carácter inmediato se restablezca el servicio que se canceló y, a su vez, que los tres servicios que no se habían puesto en marcha se pongan en marcha. Nosotros ponemos un plazo de seis meses, pero si tuviéramos que incrementarlo a un año o lo que se plantease estaríamos de acuerdo, pero no lo estamos con dejarlo sin ningún tipo de concreción temporal.

A su vez, ¿qué estamos pidiendo? Que estos servicios —porque este es el otro misterio de la situación— de Avant, como el resto de servicios Avant en funcionamiento en el conjunto del Estado español, no sean a cargo de la comunidad autónoma, que nadie pretenda que todos los Avant de toda España, incluidos los de Cataluña, incluido el Lérida-Barcelona, incluido el Girona-Barcelona, sean a cargo del Estado y que este lo tenga que pagar la comunidad autónoma. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Alguien me puede decir que hacen falta convoyes para poder hacer estos servicios. Pues, miren, a partir del 1 de enero el Gobierno crea trece servicios de Avant nuevos: Burgos-Valladolid, Burgos-Madrid, Huesca-Zaragoza, León-Palencia, León-Segovia, León-Valladolid, Palencia-Madrid, Palencia-Segovia, Madrid-Palencia, Zamora-Madrid, Zamora-Medina del Campo, Zamora-Orense y Zamora-Segovia. Pero Tortosa-Barcelona, no, y nosotros lo que estamos pidiendo es que, si hay equipos para hacer estos servicios, si estos servicios los paga el Estado, si el servicio de Lérida-Barcelona —últimos datos disponibles antes de la pandemia—, con un déficit de 4 millones al año, era asumido por el Estado, si el servicio Girona-Barcelona, con un déficit de 500 000 euros al año, era asumido por parte del Estado, que el servicio Tortosa Avant —ya no les voy a hablar del equilibrio territorial, de la situación de las infraestructuras, absolutamente deficitarias para el conjunto de Les Terres de l'Ebre— sea cubierto también de la misma forma.

Por tanto, repito, aquí pedimos esencialmente tres cosas. Primero, que el servicio que ya existía hasta antes de la pandemia, que existió un par de meses —no llegó—, se restaure con carácter inmediato. Segundo, que el compromiso de que se complementase con tres servicios más de Avant desde Terres de l'Ebre, Tortosa en este caso, hasta Barcelona se pueda establecer en un plazo razonable, como se han establecido estos trece que les acabo de leer, y no les leo los que se crearon hace dos años, en 2019, pero son unos cuantos más.

Finalmente, hay declaraciones y afirmaciones en alguna de las enmiendas propuestas sobre que esto sería posible o se estudiaría siempre y cuando la Generalitat financiase una parte, y lo que queremos saber de les Terres de l'Ebre es que si la Generalitat no financia —ya no digo los otros servicios del resto del conjunto del Estado español— Lérida-Barcelona o Girona— Barcelona, ¿por qué tiene que financiar Tortosa-Barcelona?

Por tanto, les pido su voto favorable porque esta no es una PNL independentista en la que estamos pidiendo un trato de favor, al contrario, estamos pidiendo el mismo trato que el resto de los servicios en Cataluña y en el conjunto del Estado español.

Muchísimas gracias y feliz Navidad. **(Risas).**

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

A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Socialista.

Señor Joan Ruiz, tiene usted la palabra.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Gràcies, senyor president.*

La conexión ferroviaria entre L'Aldea, Tortosa y Barcelona transcurre por la R16, que ha ganado en competitividad desde que funciona el nuevo tramo de 64 kilómetros de Vandellós del corredor mediterráneo, y que se cubre con la oferta de servicio público de *rodalies*-cercañas de Cataluña. Hoy, por ejemplo, día laborable, están programados trece trenes por sentido entre las ciudades que he mencionado. Son servicios que facilitan, sobre todo, la movilidad debido al trabajo y a los estudios, sin olvidar que además hay treinta y siete servicios semanales de trenes comerciales.

Es verdad que tenemos dos precedentes del servicio que la PNL solicita: el de los Euromeds, tras un acuerdo entre la Generalitat y Renfe para que pararan en la estación de L'Aldea-Tortosa desde el 12 de noviembre de 2016 hasta que entrase en funcionamiento el nuevo tramo del corredor mediterráneo, que tuvo una media de utilización en 2019 de diecinueve viajeros por tren en les Terres de l'Ebre, y un segundo precedente en 2020, un servicio Avant tras un nuevo acuerdo de la Generalitat con Renfe, como ha citado el señor Bel, un servicio que duró poco, ya que se puso en funcionamiento el 3 de febrero y dejó de prestarse treinta y siete días más tarde por el confinamiento debido al COVID. Sus cifras de utilización fueron de un 14% de sus 281 plazas, y entre diez y once viajeros subían y bajaban cada día de las estaciones de les Terres de l'Ebre, lo que llevó a diferentes medios de comunicación a recoger ese 26 de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 40

febrero declaraciones del secretario de Infraestructuras y Movilidad de la Generalitat diciendo que el servicio ofrecía un tiempo excelente y un precio competitivo, pero que la demanda no acababa de responder como se esperaba o como nos hubiera gustado.

Tras leer la PNL, la enmienda y la autoenmienda, hay varias consideraciones a tener en cuenta. Primera, que el servicio solicitado circularía para el corredor mediterráneo con obras que continuarán afectando, hasta que se terminen, la explotación de las líneas, condicionados horarios y surcos, ya que actualmente no hay; segunda, que actualmente Renfe no dispone de material rodante para poner en marcha el nuevo servicio y que es la Generalitat la que define los servicios y horarios, con ampliaciones y mejoras si fuera necesario, mediante contrato y pago de las mismas a la operadora, y, tercera, que el coste anual que supone el redactado inicial de la proposición no de ley sería de 3 millones de euros, con un déficit previsto de 2,2 millones de euros, cifra sin la actualización de los precios de la energía y cifra que la autoenmienda dispararía y les recuerdo que, al ser Renfe empresa pública, tendríamos que pagarlo entre todos. A partir de ahí, el redactado de la proposición no de ley parecía una llamada juiciosa a restaurar el servicio, que duró treinta y siete días, y su exposición de motivos da argumentos, muchos de los cuales el Grupo Parlamentario Socialista comparte. En cambio, la autoenmienda parece destinada a imposibilitar cualquier tipo de acuerdo o a conseguir un titular en los medios de comunicación locales con puntos como el tercero, que no se ajusta a la verdad, o como respuesta a lo publicado en diferentes medios de que, fruto de la negociación de los presupuestos del Govern de la Generalitat, quería recuperar el servicio aportando lo que le correspondiese.

Para llegar a un acuerdo razonable que permita recuperar el servicio, el Grupo Socialista ha presentado una enmienda basada en que recuperar dichos servicios requiere o, mejor dicho, exige estudiar la viabilidad técnica del nuevo servicio y llegar a un acuerdo como en los dos casos precedentes con la Generalitat, que permita económicamente restablecer cuanto antes el servicio Avant entre la L'Aldea-Tortosa y Barcelona, en atención, naturalmente, a la demanda.

Gràcies per la seva atenció. (Aplausos).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor López-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Señor presidente, intervengo muy rápido, simplemente para decir que la pretendida peligrosidad del señor Bel no es tal, a pesar de las insinuaciones tanto de la Presidencia como de la Presidencia en funciones. De hecho, no ha pedido turno de palabra para defender la autoenmienda. Le he preguntado al señor Bel por qué teníamos que votar a favor esta proposición no de ley y me ha dicho, simplemente, que por justicia, y creo que es cierto, y, además, su exposición ha sido clara. Por tanto, mi grupo votará a favor de dicha PNL.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia en absoluto considera al señor Ferran Bel peligroso. **(Risas).**

Pasamos al Grupo Parlamentario Republicano. Tiene la palabra doña Norma Pujol.

La señora **PUJOL I FARRÉ**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, diputados y diputadas. En primer lugar, quiero decir que me sumo a las palabras del proponente, el señor Ferran Bel. Para nosotros esta PNL también es sumamente importante no solo porque habla de Tortosa, sino porque es imprescindible para les Terres de l'Ebre.

Quiero poner de manifiesto que estuvimos muy contentos cuando en febrero de 2020 se inició el trayecto del Avant Tortosa-L'Aldea con Barcelona, parando en Camp de Tarragona y que, lamentablemente, fue culpa de la pandemia que este servicio se suspendiera, servicio que, por desgracia, no se ha vuelto a restablecer. Nuestro partido, Esquerra Republicana, ha señalado en numerosas ocasiones y en distintos foros la necesidad de recuperar este servicio, así como también la parada del Euromed en la L'Aldea. De hecho, hace aproximadamente dos semanas el *delegat del Govern* de les Terres de l'Ebre, el señor Albert Salvadó, explicó en una rueda de prensa que era muy importante plantear otra vez la reposición de estos trayectos, tanto del Avant como del Euromed. De hecho, es muy importante no solo porque lo pedimos los partidos políticos, sino porque es una demanda de la propia ciudadanía de les Comarques de les Terres de l'Ebre, básicamente porque el hecho de estar situados en un territorio poco o mal conectado nos hace que estemos lejos de tener más oportunidades. De hecho, la oportunidad de tener medios de transporte

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 41

de alta velocidad, como estos trenes, me atrevería a decir que es una cuestión de justicia, porque es una opción para que la gente pueda asumir su proyecto de vida en les Comarques de les Terres de l'Ebre y, a la vez, desplazarse para trabajar, si así lo necesitan, o por otras situaciones. Por lo tanto, se trata de generar oportunidades, de equilibrio territorial y también de igualdad de oportunidades.

También es imprescindible que, cuando hablamos de poner otra vez estos servicios en marcha, no haya ninguna duda de que quien tiene que asumir el coste económico de estos servicios es el Estado español, porque es así como lo hacen en el resto del Estado español, y no entenderíamos que fuéramos menos por ser Cataluña. De hecho, somos conscientes de que hay una carta que el ministerio ha enviado a la Generalitat en la que se decía que se está estudiando la viabilidad de reponer este servicio. Por lo tanto, creo que es imprescindible.

Para terminar, presidente, quiero decir que la enmienda que el PSOE presenta va en la línea de lo que mi compañera Inés Granollers decía antes. Si no hay línea, no hay demanda y, por lo tanto, es necesario que pueda haberla. Me sumo a las palabras de mi tocayo deseándoles feliz Navidad. Es más, creo que el mejor regalo de Reyes por parte del Estado sería que volviéramos a tener estos servicios de Avant y Euromed en las Terres de l'Ebre.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, la señora López tiene la palabra.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Señores de Esquerra, veo que han cambiado ustedes de objetivos. Pensaba que el mejor regalo de Reyes siempre era la independencia, pero ahora no. **(Varios señores diputados: También, también.—Risas).**

Dicho esto, me gustaría empezar la intervención agradeciendo el trabajo de las asociaciones Diàspora Ebreña y Trens Dignes Ebre, en concreto el trabajo concerniente a la recuperación del servicio que nos ocupa: el Avant entre Tortosa, L'Aldea y Barcelona. Ya en junio del año pasado, mi compañero diputado por Tarragona, el señor Ismael Cortés, recogiendo el trabajo realizado por dichas asociaciones presentó una iniciativa en esta Cámara interesándose por el restablecimiento de este servicio. Tal como dijo en esta iniciativa el señor Cortés, todavía existen debilidades en ciertas áreas del territorio que no permiten alcanzar el objetivo de transporte sostenible y accesible para todas las personas, independientemente del lugar donde residan. Este es el caso de la conexión ferroviaria entre L'Aldea, Tortosa y Barcelona, que permitiría el restablecimiento de esta línea de Avant no solo, como decía, por su conexión con Barcelona, sino también para mejorar la conexión con otras ciudades españolas y europeas, lo que posibilitaría también la reducción del uso del vehículo privado y reduciría la despoblación de ciertas zonas, así como la masificación de otras. Del mismo modo, mis compañeros y compañeras en el Parlament de Catalunya, conjuntamente con el diputado de Terres de l'Ebre en esta Cámara, el señor Jordan, han conseguido durante la negociación para los presupuestos en la Generalitat de Catalunya que la Generalitat se comprometa a negociar con el Estado el restablecimiento del tren Avant Tortosa-Barcelona durante el año 2023. Creemos que esta PNL, en los términos de su propia autoenmienda, prefija cómo deben ser estas negociaciones, de manera que no es admisible ni realista, aunque entendemos que el restablecimiento de este servicio no puede supeditarse a principios de rentabilidad económica. Pero no ha sido posible hacer entrar en razón al grupo proponente, de manera que acabo dudando de si realmente la intención de esta PNL es el restablecimiento del Avant Tortosa-Lleida.

Para acabar, quería recordar que sería bueno que tratáramos el territorio en su conjunto, así impediríamos comparaciones infructuosas, aumentaríamos el equilibrio ambiental y mejoraríamos la cohesión territorial. Un monográfico sobre todas las deficiencias ferroviarias en territorio español quizá ayudaría a estos objetivos e impediría que venga aquí cada uno a hablar de su pueblo. La desproporcionada inversión en AVE en España ha supuesto durante muchos años el olvido del tren convencional y ha dejado —voy acabando, presidente— y está dejando a muchos pueblos sin conexión ferroviaria. Asimismo, esta desproporcionada inversión, así como una gestión centralizada y alejada de la realidad territorial, ha provocado que en ocasiones el coste del desplazamiento en tren sea muy superior al mismo desplazamiento en coche, hecho que no ayuda a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Ahora sí, acabo, señorías. ¡Feliz precampaña municipal!

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 42

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, don Juan Carlos Segura Just, tiene usted la palabra.

El señor **SEGURA JUST**: Gracias, señor presidente.

Los políticos tenemos que regirnos por principios elementales, y a veces esta máxima se echa mucho de menos en esta Cámara. Hay un principio —estamos, evidentemente, en la Comisión de Transportes y los principios se refieren al transporte— que es restaurar siempre un servicio preexistente que ha sido eliminado por una pandemia o ha sido eliminado por unas obras. Lo que no puede ser es que con la excusa de unas obras se prive a los ciudadanos de un servicio que ya existía.

Evidentemente, señor Bel, esta PNL es lo mejor para para Tortosa, con lo cual es lo mejor para Cataluña y también para España. **(Risas)**. Por ejemplo, Ferrán, yo me fijo que tú tienes gafas. ¿Verdad que cuando te compras unas gafas no piensas que es lo mejor para un ojo? Piensas que es lo mejor para los dos ojos. **(Risas)**. Un ojo es Cataluña y el otro ojo es España, y no te puedes extirpar ninguno de los dos de la cara. **(Aplausos)**. Entonces, una reflexión que tienes que hacer es que —y lo sabes perfectamente— hay 70 kilómetros de distancia de Tortosa a Tarragona y unos 180 kilómetros de distancia de Tortosa a Barcelona, y lo que es un drama es que cientos o miles de tortosinos tengan que desplazarse diariamente a Barcelona para trabajar, simplemente para trabajar. Por eso, imagino que tu línea de aumentar la frecuencia de trenes va en ese sentido. Sabrás también que nosotros, en VOX, queremos abolir el Estado de las autonomías. ¿Esto qué quiere decir? Que cuando se implante en España la estructura provincial, que es la que queremos, no la autonómica, el centro, el polo de atracción de la provincia de Tarragona será la ciudad de Tarragona y no Barcelona, con lo cual los tortosinos tendrán que ir a Tarragona a trabajar y no a Barcelona. **(Risas)**. El modelo independentista pretende un centralismo brutal y atroz de la capital de la comunidad autónoma, en este caso de Barcelona. Evidentemente, nosotros vamos a votar a favor de esta PNL, insisto, porque es un bien para Barcelona, es un bien para Tortosa, es un bien para Cataluña y es un bien para España.

Antes de terminar, señorías, quiero felicitarles a todos. En VOX no felicitamos las fiestas, no decimos felices fiestas, porque un domingo también es una fiesta, decimos feliz Navidad. A ti especialmente, Ferrán, *et dic felix Nadal i bon Nadal tinguis amb la teva família*.

Gracias

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Llanos de Luna.

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

En relación con la PNL en la que se insta a restaurar el servicio de Avant entre Tortosa y Barcelona, hemos de señalar que en nuestro grupo pensamos que urge devolver a los españoles los trayectos y frecuencias suspendidos, especialmente los que afectan a zonas rurales, donde el ferrocarril adquiere mayor relevancia como instrumento para combatir la despoblación y vertebrar el territorio. Los españoles no debemos resignarnos al empeoramiento de la calidad de los servicios ferroviarios, circunstancia que viene produciéndose desde que Sánchez llegó a la Moncloa. He de destacar que cuando en marzo de 2020 fue decretado el estado de alarma como consecuencia de la pandemia de COVID, Renfe suspendió gran parte de sus servicios ferroviarios. Sin embargo, en la actualidad todavía no se han recuperado muchas de las conexiones que se suspendieron, lo que evidencia la falta de sensibilidad de este Gobierno, que penaliza a miles de ciudadanos que hacían uso de dichos trenes. En línea con lo anterior, mi grupo parlamentario presentó una propuesta de resolución con motivo del debate de política general sobre el estado de la nación, que fue aprobada por la Cámara, en la que se instaba al Gobierno a recuperar todos los servicios ferroviarios suspendidos durante la pandemia. Asimismo, también presentamos hace poco una moción subsiguiente a la interpelación que se le hizo a la ministra, que también fue aprobada por la Cámara, entre cuyas propuestas se instaba al Ejecutivo a restituir el cien por cien de los servicios ferroviarios suspendidos. Por ello, ya estoy adelantando que vamos a votar a favor de esta PNL.

Hemos de señalar que lo que sería también muy deseable es que se mejoraran las cercanías de Tarragona, la R16 y R17, que esto sí que es competencia de la Generalitat; Generalitat que, como sabemos, está más preocupada por temas identitarios que por el bienestar de los ciudadanos, y que derrocha el dinero de los catalanes en cuestiones que no tienen nada que ver con la situación que requiere la economía, las mal llamadas embajadas, la NASA, o, como vimos ayer, que este año han triplicado —triplicado— el presupuesto respecto al año anterior —es decir, 7,5 millones— para subvencionar unas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 43

series televisivas en catalán. Esto lo hace justo en unos momentos en donde las familias, los empresarios y los autónomos no pueden pagar los carburantes, la gasolina, el gas, etcétera; o donde la cesta de la compra, como acabamos de ver ahora mismo en los teletipos que salen, ha aumentado nada menos que hasta —según dice la OCU— 830 euros anuales. Por ello, creemos que hay unas prioridades mucho más importantes, como es el bienestar de los ciudadanos y solucionar problemas económicos.

Por último, hemos de decir que aunque el Avant es competencia del Estado, el Gobierno de España suele responder a las peticiones que le hace la Generalitat; de hecho, la suspensión del trayecto que nos ocupa fue una copropuesta de la propia Generalitat. Pero bueno, como le comentaba, votaremos a favor y nada más.

Gracias y feliz Navidad para todos también. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Bel, con respecto a la única enmienda que hay, ¿la va a aceptar?

El señor **BEL ACCENSI**: Siendo la enmienda bien intencionada, pero absolutamente genérica, se va a votar en sus términos la propuesta autoenmendada por el grupo proponente.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto.

Suspendemos y procedemos a votar en tres minutos. **(Pausa)**.

VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a las votaciones según vienen las PNL en el orden del día, excepto las dos que no se han sustanciado hoy.

Proposición no de ley número 2, expediente 4297, relativa a incluir la conexión ferroviaria Granada-Motril en la propuesta de revisión de la Red Transeuropea de Transporte, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; abstenciones, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. **(Aplausos)**.

Proposición no de ley número 3, expediente 4306, sobre la prolongación de la autovía de titularidad autonómica AG-31 entre Celanova y la frontera de Portugal, presentada por el Grupo Socialista. Procedemos a votarla en los términos de la transacción hecha por el Grupo Socialista y el Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 4, expediente 4398, relativa a restaurar el servicio Avant entre Tortosa y Barcelona, presentada por el Grupo Parlamentario Plural. Se procede a votar en los términos de la autoenmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 5, expediente 4569, relativa a promover medidas que aseguren la oferta de vivienda social y asequible en los municipios, especialmente los que más sufren el riesgo de la despoblación, presentada por Grupo Parlamentario Socialista. Se procede a votar en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 9; abstenciones, 6.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 7, expediente 4586, sobre la retirada de los controles de seguridad en las estaciones de ferrocarril, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Se procede a votar la transaccional hecha por el Grupo Socialista y Grupo Ciudadanos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 44

Proposición no de ley número 8, expediente 4604, relativa a extender el régimen de bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo aplicables a los residentes en los territorios no peninsulares a los supuestos de separación o divorcio y situaciones de dependencia. Procedemos a su votación en los términos de la transaccional hecha por el grupo proponente, VOX, y el Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 18; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 9, expediente 4626, sobre la congelación para el año 2023 de los peajes de las autopistas estatales. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Se vota en sus términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. **(Aplausos)**.

Proposición no de ley número 10, expediente 4636, sobre transporte aéreo en los territorios extrapeninsulares, a propuesta del Grupo Parlamentario Mixto. Procedemos a su votación en los términos de la transaccional entre el Grupo Mixto y el Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley número 11, expediente 4640, sobre la gratuidad del tren y la discriminación al usuario del transporte colectivo por carretera. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Republicano y se va a proceder a la votación en los términos de la transaccional entre el Grupo Parlamentario Republicano y el Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 30; abstenciones, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Damos por concluida esta parte del orden del día de proposiciones no de ley y en cinco minutos continuamos con la comparecencia del secretario general de Infraestructuras.

Muchas gracias. **(Pausa)**.

MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

El señor **PRESIDENTE**: Bienvenido, señor secretario general de Infraestructuras, don Javier Flores.

Señorías, voy a solicitar que nos permitan cambiar el orden del día para que la pregunta número 17, sobre las previsiones acerca del apeadero de Bellisens y la estación intermodal de Reus, pase a ser la primera. Lo ha pedido una persona porque tiene una ponencia que no estaba prevista. ¿Es posible, señorías? **(Asentimiento)**.

PREGUNTAS:

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

AUTOR: GUAITA ESTERUELAS, SANDRA (GS).

(Número de expediente 181/002021).

El señor **PRESIDENTE**: En referencia a la pregunta número 17, tiene la palabra la señora Guaita, del Grupo Socialista. Le recuerdo que tiene tres minutos para formular la pregunta y que puede dividir su tiempo en dos partes. El secretario general tiene cinco minutos para responder.

La señora **GUAITA ESTERUELAS**: Muchas gracias, señor presidente. Gracias por estar aquí, señor secretario.

Ante todo, quiero agradecer a los grupos parlamentarios que me hayan permitido el cambio de turno de la pregunta, ya que tengo una ponencia y he de salir deprisa cuando me responda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 45

En segundo lugar, disculpen la voz, pero el estrés en política nos lleva a estas cosas.

En cuanto a la pregunta, se refiere a dos ámbitos concretos que afectan a mi municipio, dos demandas tradicionales no solo de la ciudad de Reus, sino de todo el territorio. Una parte es concerniente al apeadero de Bellisens, que se ha de construir en la parte sur de nuestra ciudad, el cual ha sido reclamado con entusiasmo por los vecinos de la misma y hay acuerdos del pleno municipal, a propuesta del Grupo Socialista, que así lo reclaman, al tiempo que una disposición del Gobierno para llevarlo a cabo; de hecho, se ha recogido en los dos últimos presupuestos generales del Estado. Y la segunda parte de la pregunta es relativa a la estación intermodal de Reus, un proyecto contemplado desde hace muchos años que el Gobierno socialista recogió; después, con el Gobierno del PP, quedó parado, y ahora parece que otra vez hay voluntad por parte del Gobierno socialista de realizar un estudio y ver qué sucede respecto a la ubicación de esta posible estación intermodal en la ciudad de Reus, los usos que puede tener y, finalmente, poder dar una salida a todo el entramado ferroviario del territorio. Es verdad que tradicionalmente teníamos cierto problema porque en algunas zonas había algo de parcheado, pero el estudio permitiría definir mejor todo el sector ferroviario de nuestra demarcación y mi ciudad, en concreto. Por eso le quería preguntar qué previsiones tiene el Gobierno sobre el apeadero de Bellisens y la estación intermodal de Reus.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchísimas gracias.

También yo quiero disculparme, porque tendría que haber asistido para contestar a estas preguntas hace algunos días o semanas, pero, por estar convaleciente de COVID, no pude asistir. Hoy estoy encantado de poder responder.

En primer lugar, le diría que hace años que se viene hablando de la construcción de este nuevo apeadero, de esta nueva estación en el sur de Reus, que ahora, con el Gobierno socialista, tendrá el impulso definitivo, ya que ha entrado a formar parte de la planificación ferroviaria. El Plan de Rodalies de Catalunya 2020-2030 la incluye en su programa de nuevas estaciones, y además lo hace entre las actuaciones inmediatas, las incluidas en el primer plazo del plan, en el horizonte 2020-2025.

También hay que destacar que, por su naturaleza, esa estación no requiere la redacción de un estudio informativo, cosa que, evidentemente, desde la perspectiva de una tramitación administrativa, hace mucho más sencilla la actuación, y, sobre todo, dicha tramitación. Es por ello que ADIF realizó los estudios pertinentes para determinar cuál era su ubicación, que, como decía, es al sureste de la ciudad, dando servicio tanto a la universidad y los servicios hospitalarios como al propio barrio. ADIF trabajó en analizar la ubicación concreta, cuál era la más idónea y confirmar la necesidad y la viabilidad técnica mediante un estudio de demanda y un análisis funcional de la nueva situación. Estos trabajos permitieron optimizar la solución propuesta y concluyeron en la viabilidad técnica y funcional, a partir de lo cual se programó su construcción, y en enero ADIF adjudicó la redacción del proyecto de construcción, una redacción que está en curso, es decir, en estos momentos se está trabajando en la redacción del proyecto constructivo de la nueva estación de Reus en Bellisens por parte de ADIF, con un contrato adjudicado a una empresa por 350 000 euros.

Como decía, se ubica en el sureste, en el entorno del punto kilométrico 90/175 de la línea de ferrocarril convencional Miraflores-Sant Vicenç de Calders, y prestará los servicios de Rodalies de Catalunya en la parte de la línea entre Reus —en la estación que hemos tenido siempre, y luego habrá dos— y Tarragona. Se sitúa en la intersección entre la avenida Josep Plá y la calle Manuel de Pedrolo, al sureste, y, evidentemente, prevé diferentes desarrollos urbanísticos en su entorno. Es una estación modular, con dos andenes y un paso inferior de conexión entre ambos, adaptada también para personas de movilidad reducida o con cualquier tipo de minusvalía. En este sentido, hay que destacar que el proyecto no solo aborda la estación en sí, sino la urbanización del entorno y los accesos a la propia estación. Y como ya he dicho, se ha incluido un nuevo paso entre andenes, por detrás de la barrera tarifaria. Pero también se ha previsto que pueda generarse un paso de ciudad, cosa que ha sido posible gracias a que ADIF y el ayuntamiento han firmado un convenio para la redacción de los proyectos que el mismo comporta en marzo de este mismo año.

Por tanto, estamos hablando de un proyecto constructivo muy avanzado, que se desarrolla según lo programado, y esperamos que en un plazo muy reducido del próximo ejercicio —el nuevo año ya está aquí, evidentemente— podamos pasar a la fase de licitar las obras. Es decir, creo que todas son buenas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 46

noticias respecto a un proyecto que ha sido muy deseado durante muchos años y ahora, por fin, puede verse que se concreta en una realidad. Por tanto, esperemos que el año que viene se produzca esa licitación de obras y podamos empezar a ver el trabajo de ejecución de esa estación.

Asimismo, me preguntaba respecto a la estación intermodal, que también viene de lejos, con una extensa discusión sobre su emplazamiento por la función que habría de tener, y en este caso ADIF también abordó un estudio de viabilidad sobre cuál debía ser el mejor de los emplazamientos. En ese sentido, se elaboró una propuesta de localización que permitiese que esa estación estuviese a caballo entre Reus y Vilaseca, es decir, entre ambos municipios, y pudiese dar respuesta al compromiso que se adoptó en cuanto a que el aeropuerto de Reus estuviese conectado mediante Alta Velocidad con el Corredor Mediterráneo, y que también tuviera la posibilidad de conectarse con esta línea Reus-Tarragona, con la línea de Rodalés. En este caso, la naturaleza de esta actuación es más compleja, al tratarse de una estación intermodal y con conexión entre dos líneas, por lo que exige un estudio informativo y su tramitación. En julio de este año encargamos el estudio informativo, que ya está en fase de redacción, y también tenemos como objetivo que el próximo año podamos someterlo a información pública.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

La señora Guaita puede intervenir si quiere usar el tiempo del que todavía dispone.

La señora **GUAITA ESTERUELAS**: Muchas gracias, presidente.

Quiero agradecer la respuesta que nos ha dado el señor Flores, así como que se hayan realizado los estudios pertinentes, porque la estación de Bellissens era una demanda de la parte sur de nuestra ciudad, pero la estación intermodal también era una demanda del tejido económico, industrial y empresarial de nuestra ciudad y nuestra demarcación, ya que facilita la proyección económica de nuestro territorio. Por tanto, le queremos agradecer que ADIF esté analizando el estudio que usted nos ha comentado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— 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: RIOLOBOS REGADERA, CARMEN (GP).

(Número de expediente 181/001026).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, realizada por doña Carmen Riobos Regadera, quien tiene el uso de la palabra.

La señora **RIOLOBOS REGADERA**: Gracias, señor presidente.

Señor secretario general de Infraestructuras, ¿cuáles son las fechas y los plazos previstos para ejecutar el proyecto ferroviario del AVE Madrid— Extremadura en el tramo Madrid-Talavera de la Reina-Oropesa, en el Eje Atlántico París-Madrid-Lisboa?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, los trabajos del estudio informativo del tramo Madrid— Oropesa, línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura, se encuentran muy avanzados en este momento. El 27 de julio hemos podido remitir al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico el informe de alegaciones, necesario para la obtención de la declaración de impacto ambiental. Por tanto, estamos superando trámites. Además, quisiera decir que el proyecto de presupuestos generales del Estado de 2023 incluye la dotación necesaria y suficiente para completar los trabajos de redacción de este estudio informativo, que es la tramitación administrativa necesaria y básica para poder llevarlo a cabo. Entre tanto, le recordaré que estamos haciendo más inversiones, como las relativas a las instalaciones de seguridad de comunicaciones entre Humanes y Monfragüe, al igual que planteando toda la electrificación de la línea.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 47

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Tiene la palabra la señora Riolobos.

La señora **RILOBOS REGADERA**: Señor secretario general, estoy indignada con su respuesta, porque es una tomadura de pelo, lo mismo que su cobardía, la de su ministra y la del presidente del Gobierno. No han hecho ustedes nada en cuatro años. **(Muestra un documento)**. Y lo más grave no es eso, lo más grave es que no piensan hacer nada en 2023, y mucho menos en 2024. Es una auténtica vergüenza y un escándalo que para el AVE Madrid-Extremadura, en el tramo Toledo-Talavera de la Reina-Oropesa, el Partido Popular dejara trescientos millones de euros presupuestados en 2018 para que se iniciaran las obras en 2021 y ustedes lo primero que hicieron fue coger los trescientos millones y llevárselos a los independentistas de Cataluña. Claro, usted es catalán y la ministra también. Y respecto a las enmiendas que hemos presentado, de 75 y 35 millones, con un total de 407 millones hasta ahora, ustedes han votado en contra.

¿Saben lo que ustedes han hecho en este proyecto? Cero elevado a la sexta potencia, que es cero patatero, es decir, absolutamente nada. Es una vergüenza lo que ustedes están haciendo, que supone un trato discriminatorio para comunidades autónomas como Extremadura y la provincia de Toledo. Es que yo quiero ser como los catalanes, como los valencianos y como los andaluces. ¿Somos nosotros de segunda categoría? ¿No pagamos impuestos como todos ustedes? Es decir, tratándose de dos millones —que es la población que puede sumarse entre Extremadura y la provincia de Toledo— de afectados, en su mayoría, por la despoblación, y siendo una isla de pobreza económica, turística y ferroviaria, ¿viene usted a decirme lo que me ha dicho? Es una auténtica vergüenza. Ustedes no han hecho nada en estos cuatro años, no han hecho prácticamente nada.

¿Sabe lo que es esto? **(Muestra un gráfico)**. El calendario de trabajo que estaba en 2018 en el ministerio, en su secretaría, que terminaba con las obras empezadas en 2021. Y no han hecho ustedes nada; literalmente, lo han guardado en un cajón. El señor Sánchez es como el caballo de Atila, porque por donde pasa no vuelve a crecer la hierba. Y además hay muchos agravantes, como el relativo a las inversiones para la mejora del tren convencional, el AVE Madrid-Extremadura-Lisboa: cero. El tren de la vergüenza que es ese AVE, que ustedes dijeron que habían inaugurado, que va a 89 kilómetros por hora, ha tenido cien incidencias desde que se inauguró, y tiene trescientos kilómetros que son del siglo pasado. **(El señor Ramos Rodríguez: ¡Qué nivel!)**. Qué nivel, no. Se lo voy a explicar: un muerto en Oropesa este año por un paso a nivel y un accidente gravísimo en Talavera de la Reina, con 161 viajeros, que pudo ser una tragedia. Eso no es nivel, eso es un drama para muchos habitantes, que en este momento tenemos las dificultades referentes a que no tenemos nada para viajar. **(El señor Ramos Rodríguez: ¡Qué cara tiene!)**. Es decir, como mucho en coche, y prácticamente nada más.

Estamos hartos los extremeños y estamos hartos los talaveranos de la tomadura de pelo de su Gobierno, que lleva cinco años sin hacer nada y no piensa hacer nada en los dos años que vienen. ¡Es una auténtica vergüenza! ¿Sabe lo que le digo? ¿A qué no es usted capaz de recibirme mañana, junto a otro diputado de Toledo y los diputados de Extremadura para hablar del calendario? **(El señor Ramos Rodríguez: ¡Sí, hombre, claro!)**.

Y dé usted fechas concretas. No me diga que está con el estudio informativo, que ya lo publicamos nosotros en 2018. **(El señor Ramos Rodríguez: ¡No es cierto!)**.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Podemos hablar de la historia, de lo que se publicó, de lo que no se publicó y sobre la situación en que se encontraba, pero la realidad en cuanto a la tramitación es que el primer estudio informativo del tramo entre Madrid y Oropesa se aprobó en 2008 y tuvo una declaración de impacto ambiental entonces. Pero fue su Gobierno... **(La señora Riolobos Regadera: ¡Llevan cinco años!)**. Fue su Gobierno... **(La señora Riolobos Regadera: ¡No han hecho nada!)**. Fue su Gobierno el que no hizo nada, absolutamente nada, y el que permitió que esa declaración de impacto caducase, que la tramitación se tuviese que volver a empezar y se tuviera que hacer todo de nuevo, desde cero. **(La señora Riolobos Regadera: ¡No han hecho nada, cero!)**. Exactamente, cero; está diciéndome justamente lo que hicieron, cero. **(La señora Riolobos Regadera:**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 48

¡Está mintiendo! ¡Es mentira!). Efectivamente, tiene toda la razón, hicieron cero. Eso es lo que hicieron, y por eso antes hemos tenido que volver a rehacer toda la tramitación, porque hicieron cero.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Riobos, está contestando el secretario. Le ruego, por favor... **(La señora Riobos Regadera: ¡Me está mintiendo!—El señor Ramos Rodríguez: ¡No es verdad!—La señora Riobos Regadera: ¡Me está mintiendo en la cara!—El señor Ramos Rodríguez: ¡No es verdad!).**

Señor Ramos, por favor, estoy dirigiendo yo la sesión. **(La señora Riobos Regadera: ¡Que no mienta!).**

Señora Riobos, no le quiero llamar al orden, por favor. **(La señora Riobos Regadera: ¡Que no mienta!—El señor Ramos Rodríguez: ¡Madre mía!).** Señora Riobos, por favor...

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Todo está en el BOE. Se puede leer. Se pueden ver las fechas. Creo que no he mentado en ningún momento. Y, sobre todo, creo que me he mostrado más respetuoso con su intervención que lo que usted se ha mostrado con la mía. **(La señora Riobos Regadera: ¡Que no me mienta en la cara!).**

El señor **PRESIDENTE:** Señora Riobos, le llamo al orden.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Si me permiten...

El señor **PRESIDENTE:** Un segundo, señor secretario de Estado.

Le llamo al orden, señoría. Tiene usted que dejarle responder. **(Pausa).**

Prosiga, señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Simplemente, creo que, si estamos en la situación en la que nos encontramos, si hemos tenido que volver a hacer ese estudio informativo y empezar desde cero, ha sido porque se hizo exactamente eso, cero, en todos los años del Gobierno Popular. Puede enseñar mucho los esquemitas esos, puede decir lo que quiera, ponerlo de rojo, de azul, poner una cifra u otra, pero estamos en esa situación. Necesitamos tener una tramitación administrativa, una nueva declaración de impacto ambiental porque se dejó que caducase, porque no se hizo absolutamente nada, cero. Si se hubiese hecho un poquito, si se hubiese hecho alguna cosa para evitar que caducase esa declaración de impacto ambiental, no nos hubiésemos encontrado con esa necesidad de poner todo a cero, en la casilla de salida, y esa es la cruda realidad.

Ahora podrá decirme que quiere poner mucho dinero o poco, pero, si no tenemos una tramitación administrativa, si no tenemos una declaración de impacto ambiental, ese dinero que pongan y esas enmiendas no servirán para nada; solo para poder hacer esto que usted está haciendo, escenificarlo mucho y mostrarse muy indignada, ese papel de qué enfadada está. Pero de verdad que el problema de fondo es que no se hicieron los deberes cuando tocaba, en el momento en que procedía haber acabado aquellos proyectos constructivos; cuando correspondía haberlos licitado y haber tirado hacia adelante, no se hizo. Por eso este Gobierno lo que ha hecho ha sido rehacer, pero rehacer mejorando. Estamos haciendo la tramitación medioambiental y la tramitación administrativa para poder tirar hacia delante, porque es un objetivo y un compromiso de este Gobierno llevarlo a cabo, pero diciendo verdades, y no intentando engañar a nadie.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias.

— **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).

El señor **PRESIDENTE:** Siguiente pregunta, cuyo autor es el señor Cabezón Casas. Tiene usted la palabra.

El señor **CABEZÓN CASAS:** Muchas gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 49

Muchas gracias también, secretario general de Infraestructuras, por venir a responder a estas preguntas. Bien sabe que para los sorianos la A-11 y la A-15 son una demanda histórica, y consideramos que necesitamos certezas. Necesitamos conocer de una vez cuándo se van a poder abrir algunos de los tramos que llevan demasiado tiempo ejecutándose o en algún caso sin licitar por rescisiones de contrato, como el del tramo Langa-Aranda. Por eso le pregunto si puede hacer un desglose, después de que en las respuestas parlamentarias haya habido más evasivas que certezas, más generalidades que concreciones, y es por lo que hoy espero de usted concreción. No lo espero yo, que soy un diputado del Partido Popular, lo esperan los sorianos, que están siguiendo esta intervención con sumo interés. Y pregunto concretamente cuándo van a entrar en servicio los tramos que están en ejecución, cuándo van a actualizar los proyectos o, en su caso, a licitar los tramos que están atascados, y, en definitiva, cuándo tanto la A-11 como de la A-15, según el ministerio, van a poder estar en servicio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Flores.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Gracias, señor presidente.

Señoría, en relación con la autovía A-11, del Duero, le puedo indicar que la voluntad y el compromiso del Gobierno es continuar impulsando las obras y proyectos de esta importante infraestructura. Estaremos impulsándolo hasta su finalización, y ello se ve reflejado en los presupuestos generales del Estado y en los avances que estamos llevando a cabo, que son muchos y exhaustivos.

En lo que respecta a la autopista A-15, de Navarra, igualmente estamos desbloqueando todo lo que estaba bloqueado, todos aquellos antiguos proyectos abandonados, y estamos avanzando en el desarrollo de estos proyectos constructivos para licitar las obras correspondientes lo antes posible.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cabezón.

El señor **CABEZÓN CASAS**: Muchas gracias, señor Flores.

Respecto a cuando dice que será lo antes posible, me gustaría que diera alguna fecha. Dice que ustedes están impulsando en los presupuestos los tramos de la autovía del Duero y de la A-15, la autovía de Navarra. Si impulsar los tramos es introducir en los presupuestos de 2022 cien mil euros o en los presupuestos de 2023 quinientos mil euros en gran parte de los tramos que están pendientes, creo que ese no es un compromiso por parte del Gobierno con esas infraestructuras. No sé si ese incremento ha sido por la inflación o si se trata de los tramos con falta de compromiso por parte del Gobierno. Si respecto al proyecto desde Langa de Duero a Aranda de Duero —que ya estuvo adjudicado y la empresa adjudicataria, en aquel momento Isolux Corsán, renunció finalmente a realizar la inversión— llevan cuatro años para actualizarlo y volverlo a licitar, comprenderá que eso no supone un compromiso claro por parte del Gobierno. Creo que un millón de euros para ejecutar en el ejercicio 2023 no es una cantidad suficiente en el caso de que ustedes quieran licitar y tener un compromiso claro respecto a este tramo, que resulta fundamental porque uniría otros que ya están en servicio o próximos a ser puestos en servicio, como el del Burgo-San Esteban, de manera que se conectarían los tramos de la provincia de Soria en la A-11. Y si nos vamos a la A-15, el año pasado tenían dos millones de euros y ya anunciaron que iban a comenzar las obras en el tramo Fuensaúco-Villar del Campo, pero no solo no han comenzado las obras, sino que esos dos millones de euros no se han ejecutado, y han vuelto a repetir la consignación presupuestaria en la misma cantidad sin tener un compromiso claro de que en este ejercicio vayan a poder ejecutar o iniciar las obras.

El secretario general del Partido Socialista en Soria hacía dos anuncios el año pasado cuando presentaba los presupuestos: que en este ejercicio se licitarían las obras de Langa de Duero-Aranda de Duero y que estas comenzarían en Fuensaúco-Villar del Campo. Evidentemente, las obras no van a comenzar en el tramo Fuensaúco-Villar del Campo, porque ni tan siquiera se han licitado, pero creo que les quedan escasos diez días para que puedan cumplir al menos el 50 % de su palabra, y es anunciar hoy aquí, en esta Comisión, que van a licitar al menos el tramo Langa-Aranda en estos días que quedan de mes.

Por concretar, incluso ustedes, en respuesta a las preguntas parlamentarias, en cuanto a la ejecución del tramo Los Rábanos-Cubo de la Solana me dijeron que ya estaba en servicio; es que me han llegado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 50

a contestar que un tramo presupuestado pero que no se ha licitado ya estaba en servicio. Le pido concreción, le pido que nos diga cuándo cree que van a poder licitar cada uno de los ocho tramos atascados de la A-11, los cuatro tramos atascados de la A-15 y, sobre todo, cuándo podremos tener una autovía los sorianos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias.

Permítanme explicarlo con más exhaustividad quizás —espero poder disponer del suficiente tiempo—, porque hay muchas cosas que detallar.

Sobre la autovía A-11, en los últimos cuatro años, desde junio de 2018 hasta mayo de 2022, hemos invertido más de doscientos millones de euros en este corredor en obras, en ejecución, como expropiaciones, etcétera. Desde mediados de 2008 y hasta la fecha se han puesto en servicio un total de 44,1 kilómetros de esta autovía, todos en la provincia de Soria, en su provincia. En cuatro años esta infraestructura ha pasado de tener 9 kilómetros en servicio a tener más de 53 kilómetros en servicio en la actualidad. Esas son realidades sobre obras puestas en marcha y en servicio, simplemente para contextualizar dónde estamos. En 2019 pusimos en servicio el enlace entre Santiuste y la variante del Burgo de Osma, con una inversión de 39 millones de euros. En 2019 se puso en servicio el tramo entre La Mallona y Venta Nueva, con 29,7 millones de euros en inversión. En junio de 2020 se puso en servicio el tramo San Esteban de Gormaz-Langa de Duero, 12,8 nuevos kilómetros, con 68 millones de euros de inversión. El 17 de junio del 22 hemos puesto en servicio el tramo de Venta Nueva y el enlace en Santiuste, 16,2 kilómetros, en los que se han invertido 95 millones de euros. En los presupuestos generales del Estado para 2022 destinamos un total de 138,2 millones de euros a este corredor y habrá otros 103,6 en 2023 para continuar con esta ejecución, con un ritmo que no había existido hasta ahora. Esto también ha sido así, de 9 a 52 kilómetros, y no había sucedido hasta ahora.

Por otro lado, estamos avanzando en las obras entre la variante de Burgo de Osma y el enlace San Esteban de Gormaz, cuya finalización está prevista en el próximo 2023, y en las obras del tramo de Olivares de Duero— Tudela de Duero y Quintanilla de Arriba-Olivares de Duero, en Valladolid. Proseguimos con la redacción del proyecto de terminación de la variante de Langa de Duero-variante de Aranda de Duero, cuyo expediente de información pública y proyecto de trazado aprobamos en julio de 2022. Por fin pudimos hacer este trámite; fue un hito importante, porque pudimos sacar a información pública este trazado. Licitemos próximamente las obras de conexión de la variante de Aranda con la carretera N-122 en el entorno de Castrillo de la Vega, cuyo proyecto aprobamos en el pasado mes de noviembre. Respecto a Zamora, también la A-11, como no es Soria, me lo voy a saltar para poder tener el tiempo suficiente que dedicar al resto.

Y respecto a la A-15, también estamos impulsando el desarrollo de esta autovía en Soria de manera muy importante. En el pasado mes de septiembre hemos licitado la redacción del proyecto del tramo Los Rábanos-Fuensaúco, al que antes hacía referencia. En el pasado mes de julio se ha sometido a información pública el proyecto de trazado del tramo Ágreda-Tarazona, con 8,9 kilómetros, con una previsión de inversión de 40,5 millones de euros. En el tramo Fuensaúco-Villar del Campo, con 15 kilómetros de longitud y una inversión prevista de 97,6 millones de euros, estamos trabajando para que el proyecto de construcción quede aprobado antes de final de año —sí, el proyecto puede estar, nos queda poco— y podamos empezar la tramitación de la licitación de las obras. Asimismo, estamos trabajando para aprobar provisionalmente el proyecto de trazado del tramo Villar del Campo-Ágreda lo antes posible para someterlo también a información pública.

En definitiva, después de este listado que le he dado, en referencia a lo que había antes y cómo hemos avanzado, creo que estamos trabajando con determinación en el desarrollo de estas infraestructuras, tanto la A-11 como la A-15, como ha podido ver.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **MOMENTO EN EL QUE SE MATERIALIZARÁN LOS COMPROMISOS ADQUIRIDOS CON CANTABRIA EN MATERIA FERROVIARIA Y, MÁS CONCRETAMENTE, EN LO RELATIVO A LA**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 51

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).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, el punto 14.º, que va a formular, por el Grupo Parlamentario Popular, doña Elena Castillo López.

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señor Flores, y bienvenido a esta casa de nuevo. Los cántabros nos merecemos las mismas oportunidades de futuro que los asturianos, los vascos o los gallegos, por ponerle algunos ejemplos de nuestros vecinos más próximos; pero la realidad es que los cántabros nos sentimos aislados territorialmente y nuestra posible conexión con Europa parece una odisea, lo que nos coloca en una situación de desesperanza, de pérdida de población activa y, en definitiva, de pérdida de competitividad y de oportunidades. Nos sitúa en una clara situación de vulnerabilidad, señorías.

A Cantabria no le sientan bien los gobiernos socialistas, porque, lejos de acabar con la desigualdad territorial y dar las mismas oportunidades y derechos a toda la ciudadanía, ustedes legislan a la carta, invierten a la carta y priorizan a la carta. No esperamos nada de los regionalistas ni del señor Revilla, quien durante sus dieciséis años de presidente no se ha tomado jamás en serio las infraestructuras ferroviarias, pero ese papelucho, ese documento que firmó con ustedes para garantizar la investidura del señor Sánchez, no se ha cumplido y se ha convertido en papel mojado. Por lo tanto, Sánchez no ha cumplido con los cántabros.

Señor Flores, usted, al igual que yo, sabe que Cantabria solo tendrá una oportunidad de futuro si logra que los estudios del tren Santander-Bilbao avancen de manera significativa y que el Gobierno de España decida dar prioridad a este proyecto, porque todavía estamos fuera de ese corredor atlántico y Europa posiblemente no nos incluya en la red transeuropea avanzada que finalizará el próximo año. Ahora tardamos tres horas en llegar a la capital del País Vasco, a Bilbao; como comprenderá usted, no es una alternativa frente a la hora que tardamos en coche. Usted, al igual que yo, sabe que Cantabria solo tendrá una oportunidad si logra que el tramo Aguilar-Reinosa se materialice, la alta velocidad tiene que llegar a Reinosa. Por lo tanto, le voy a formular la pregunta, pero no caiga usted en la tentación de hablarme de los tramos de Palencia para llegar a Cantabria, porque yo le estoy preguntando por la alta velocidad en Cantabria, es decir, por el tramo Aguilar-Reinosa. Usted, al igual que yo, sabe que los cántabros solo podrán disfrutar de unas cercanías modernas, seguras y de calidad si se da una priorización a la renovación de la flota y a la accesibilidad, en definitiva, al plan que diseñó y prácticamente materializó Íñigo de la Serna pero que ustedes no han ejecutado. Tenemos un grave problema de obsolescencia de las infraestructuras de las cercanías en nuestra región; de hecho, cualquier persona que a diario va a trabajar, a estudiar o al médico lo sufre. Por tanto, le preguntamos cuándo se materializarán los compromisos adquiridos para Cantabria en materia de infraestructura ferroviaria. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor secretario general, puede proceder a responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, yo creo que en materia ferroviaria estamos cumpliendo con los compromisos temporales adquiridos por el Gobierno con Cantabria y los estamos cumpliendo manera real. La mejor evidencia posible son los recursos suficientes en los presupuestos generales del Estado para cada actuación y la publicación de las licitaciones y adjudicaciones de todos los proyectos y las obras en el *Boletín Oficial del Estado*, donde se puede ver cómo se plasman los avances que vamos haciendo.

Hemos comenzado la ejecución de la línea que llevará la alta velocidad a Reinosa, hemos presentado públicamente la primera fase del estudio informativo entre Santander y Bilbao y estamos movilizando el grueso de la inversión del Plan de Cercanías de Cantabria. No entro a debatir los años que llevaban esperándolo, porque pensamos que no se hizo suficiente en legislaturas anteriores, pero le aseguro que estamos recuperando el tiempo en todas las conexiones ferroviarias en las cercanías, que para nosotros representan el servicio público más importante en la movilidad diaria de las personas. Créame que pocas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 52

comunidades autónomas pueden presumir de tantos avances visibles en estos cuatro años como Cantabria.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Castillo, le quedan doce segundos.

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Señor Flores, no ofenda usted a los cántabros, porque usted no ha dicho cuándo. Y esos presupuestos no son presupuestos reales porque no se ejecutan, se contemplan inversiones pero el grado de ejecución lo sabe usted igual que lo sé yo. Por tanto, por respeto a los cántabros, no cometa usted ese fallo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general, adelante.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Con su permiso, presidente, permítame que le añada más.

Como le decía, ha habido muchos avances visibles en la alta velocidad hasta Reinosa. Podríamos hablar concretamente de la conexión entre Palencia y Nogales. Ya sé que me dirá que no quiere que hable de esto, pero es que no se va a llegar a Reinosa si no hacemos Palencia-Nogales. De los cinco tramos proyectados, hemos licitado e iniciado la obra de dos de ellos con 157 millones de euros de inversión, y hemos licitado los otros dos, que suman cerca de 138 millones. **(La señora Castillo López: Eso es Castilla y León)**. El mes pasado se ha aprobado el proyecto del último tramo que estaba pendiente, el de Calahorra de Boedo a Alar del Rey, y el 5 de diciembre —hace nada— el Consejo de Ministros ha autorizado la licitación de la obra. Por tanto, avanza; y avanza también con la declaración de impacto ambiental en la zona de Nogales a Reinosa, lo que era necesario para poder llegar hasta Reinosa. Necesitamos esa declaración de impacto ambiental, que ha sido muy reciente, y vamos a proceder a la aprobación del estudio informativo para poder abordar el resto de los tramos de la línea de alta velocidad.

También ha hablado de otros temas, como la conexión Santander-Bilbao. Se ha presentado la primera fase del estudio informativo. Como decía, sabemos perfectamente que la conexión actual entre Santander y Bilbao no es competitiva, esa es una evidencia, y hemos planteado un estudio informativo. Ya hay una primera fase, que es la fase de viabilidad, con seis trazados. Ahora, después de haber hecho la primera fase que correspondía al estudio en curso, ya estamos en la segunda fase preparando el documento para que pueda salir a información pública el año que viene y para que pueda ser una realidad con la tramitación administrativa y medioambiental que requiere.

Respecto a las cercanías, le diría que estamos movilizándolo una inversión por un importe de 878,9 millones de euros. Ha dicho que el plan «prácticamente se materializó», pero perdone que le diga que quedaban bastantes cositas por hacer. ¿Quería decir sobre el papel? **(La señora Castillo López: El plan completo)**. Pues ese plan que «prácticamente se materializó» hemos conseguido incrementarlo de 370 millones de euros a 969 millones de euros. **(La señora Castillo López: En el documento administrativo que para usted es tan importante, en la actuación administrativa que tanto le gusta)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Castillo, silencio, por favor.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Por tanto, señorías, estamos apostando de manera muy importante, como nunca se había hecho, por el plan de cercanías y por las actuaciones en todas las redes de Cantabria. **(El señor Ramos Esteban pronuncia palabras que no se perciben.—La señora Riobos Regadera: Haz algo útil por tu comunidad autónoma.—Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señorías. Señor Ramos, por favor, se lo ruego. Tenemos al señor secretario general contestando. Señora Riobos. **(La señora Riobos Regadera: Él está interrumpiendo permanentemente.—El señor Ramos Esteban: Igual que usted, señora)**. Señorías, por favor, les ruego... **(La señora Riobos Regadera: Eres un provocador. No dejas de interrumpir. ¡Es una vergüenza!—El señor Ramos Esteban: Al igual que usted, señora)**. Señorías, ¡de verdad! **(La señora Riobos Regadera: Haz el favor de defender a tu comunidad autónoma)**. ¡Señorías, por favor, guarden silencio! Por favor, de verdad no doy crédito. Dejemos contestar al compareciente, está contestando y están hablando entre ustedes. **(La señora Riobos Regadera: No ha contestado a**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 53

ninguna pregunta). Me parece una falta de respeto hacia el compareciente. **(Rumores)**. Sí, lo es. Es una falta de respeto que estén discutiendo entre ustedes mientras está hablando el compareciente. ¡Además, ninguno formula preguntas!

Señor secretario general, por favor.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Simplemente, para acabar, creo que he dado los datos suficientes para poder demostrarles que estamos volcados en cumplir nuestros compromisos con Cantabria en materia ferroviaria y vamos a seguir trabajando en todas las conexiones, tanto en la alta velocidad y en el plan de cercanías como en la línea Bilbao-Santander, en la que nunca nadie había llegado tan lejos para definir por dónde tiene que ir, que es lo que hemos hecho.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. **(Los miembros de la Comisión del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso abandonan la sala)**.

RETIRADA DEL ORDEN DEL DÍA:

— **ACTUACIONES DEL GOBIERNO EN LA MEJORA DE LA LÍNEA FERROVIARIA HUESCA-CANFRANC.**
AUTOR: NASARRE OLIVA, BEGOÑA (GS).
(Número de expediente 181/002017).

El señor **PRESIDENTE**: El autor de la siguiente pregunta no está presente, no sé si por haber adelantado las otras.

— **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).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, entonces, a la siguiente cuestión. **(Rumores.—El señor Guitarte Gimeno: ¿El punto 15.º se salta, entonces?)**. Sí, nos lo saltamos. Como hemos hecho el cambio de preguntas y hemos pasado algunas delante, igual el autor viene ahora y vemos la pregunta después.

Vamos al punto 16.º, la pregunta presentada por doña Gemma Araujo del Grupo Socialista. Señora Araujo.

La señora **ARAUJO MORALES**: Buenas tardes. Gracias, señor presidente.

Gracias, secretario general de Infraestructuras por estar aquí presente. La verdad es que es una lástima que hayan abandonado la sala los miembros del Grupo Popular, a excepción de la señora secretaria que, lamentablemente, va a tener que escuchar el cero elevado a la enésima potencia de lo que ha hecho el Partido Popular en el Campo de Gibraltar durante todos estos años; y no me remito solo a afirmaciones, sino que lo puedo demostrar con hechos.

Secretario general, usted es perfecto conocedor de las circunstancias del Campo de Gibraltar, porque tuvo la ocasión de acudir en el mes de septiembre, con la coordinadora del Corredor Mediterráneo de la Comisión Europea, Iveta Radicova, a conocer cuáles son las reivindicaciones de un territorio que ha estado absolutamente ligado al abandono en cada uno de los presupuestos del Partido Popular. Además, cuando por fin el Partido Socialista, afortunadamente, saca adelante unos presupuestos que por primera vez recogen una realidad económica como la de este año, con 112,6 millones de euros, el Partido Popular vota en contra de los presupuestos. Por tanto, ese es el compromiso que se ha tenido con una infraestructura que es más que necesaria para los habitantes del Campo de Gibraltar y para el primer puerto en tráfico de toda España, o sea que no estamos hablando de cosas banales. Por eso decía que lamento que no se hayan quedado ahora, porque tienen el máximo exponente del Partido Popular en el Campo de Gibraltar, que ya no sabe de qué lado ponerse porque se ha pasado año tras año vendiendo traviesas que, desde luego, no era el proyecto que el Campo de Gibraltar necesitaba.

Por no hablar de la Junta de Andalucía y de la declaración de impacto ambiental; en lugar que hacerla por el procedimiento restringido, la ha hecho por el procedimiento ordinario, lo que ha ralentizado aún más si cabe este proyecto. Por tanto, ese cero elevado a la enésima potencia lo tenemos en los años de gobierno del Partido Popular y, actualmente, en el Gobierno de Moreno Bonilla en la Junta de Andalucía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 54

Por eso, hoy, aprovechando que el secretario general de Infraestructuras está con nosotros, me gustaría preguntarle sobre las previsiones y actuaciones que el Gobierno de España está llevando a cabo en esta infraestructura que para nosotros es tan necesaria.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor secretario general, tiene ahora uso de la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, en los antecedentes de su pregunta hablaba de mi visita a Algeciras. Fue un placer poder visitar Algeciras y poder comprobar *in situ* el avance en todo lo que se está haciendo y en las actuaciones que estamos llevando a cabo, acompañando además a la comisionada europea para que también ella se diese cuenta de la intensidad con la que se está trabajando para el impulso de esa gran infraestructura, que es el puerto, y para el desarrollo al final de todo el ámbito del Campo de Gibraltar.

Como saben, la línea de ancho convencional Bobadilla-Algeciras tiene 176,2 kilómetros de longitud y hay que recordar que forma parte tanto del corredor mediterráneo como del corredor central definidos en la Red Transeuropea de Transporte. Para esta línea convencional, que actualmente dispone de una vía única no electrificada, disponemos de un plan global de actuación, un plan global de mejora con una ambición que nunca se había tenido para esta línea. Este plan está en marcha, está en ejecución y tiene una previsión de inversión total estimada en 473 millones de euros para la mejora y renovación integral de la plataforma de la superestructura, así como su electrificación, lo que destaco y subrayo. Tendremos dificultades y podría haber sido todo más fácil, pero vamos a electrificar esta línea, por lo que ya estamos trabajando con los proyectos y realizando todos los trámites necesarios para poder hacerlo. Esto quiero dejarlo muy claro para todos y quiero ser contundente en esto.

Las actuaciones en esta línea reforzarán su fiabilidad y la capacidad de circulación para acoger mayor tráfico, fundamentalmente de mercancías pero también de viajeros, por lo que se dotará de fiabilidad también su uso para los pasajeros. Evidentemente, como decíamos antes, para las mercancías es fundamental la posición estratégica del puerto de la bahía de Algeciras, el mayor del país, uno de los referentes de Europa y quizá el corredor marítimo más importante del mundo. Además, se está construyendo la autopista ferroviaria Algeciras-Madrid y Algeciras-Zaragoza, que es un ejemplo para todo el Estado de cómo se fragua una autopista ferroviaria con una colaboración entre el puerto, las empresas privadas, los operadores, las plataformas logísticas y el propio Gobierno de España a través de ADIF; es un muy buen ejemplo de cómo se hacen las cosas. Esta autopista ferroviaria y su operador, con la convocatoria de ayudas para el transporte sostenible cuya aprobación definitiva va a concretarse esta semana y se publicará en el *BOE*, han recibido un impulso muy importante de subvención para la adquisición de vagones y de locomotoras; son 45 millones de euros de ayudas, de las que se percibirá una parte este mismo mes de diciembre. Aunque parezca que no queda mes de diciembre, este va a ser intenso, como pueden ver sus señorías, porque queremos hacer muchas cosas. Consideramos que es un ejemplo y que esa subvención es la mayor muestra de la apuesta por esa autopista ferroviaria, de la apuesta por esta línea Algeciras-Bobadilla.

Sobre infraestructura de vía podría detallar muchísimo y ser muy exhaustivo, porque se están haciendo muchísimas cosas. Llevamos más de 120 millones de euros invertidos y ya ejecutados. En el tramo Bobadilla-Ronda, en infraestructura de vía tenemos un proyecto de renovación integral del tramo y una implantación del tercer carril; está en redacción y estamos trabajando en ello. Se ha dividido en dos proyectos: el tramo entre el PK 20 y Ronda y el tramo entre PK 0 y el PK 20, y estamos realizando un estudio informativo con el órgano ambiental. Queremos hacer una tramitación simplificada, pero tenemos que ir a tramitación ordinaria para asegurarnos la electrificación de todo el tramo entre Bobadilla y Ronda. Podría seguir con las obras de renovación de vía que tenemos finalizadas entre Cortes de la Frontera y San Pablo de Buceite y entre San Pablo de Buceite y Almoraima, y en el entorno de San Roque también se han finalizado las obras de renovación de vía. Pero quisiera destacar también temas de señalización, que son importantes para la capacidad de esa vía única, en la que también se están construyendo los apartaderos necesarios para que pueda prestar el servicio que hoy día realmente demanda el puerto. A este respecto, la supresión del bloqueo telefónico es un contrato adjudicado este mismo 5 de diciembre por un valor de 27,9 millones de euros en el tramo Bobadilla-Ronda, en esos 70 kilómetros. Esto permitirá la mejora de la fiabilidad y de la capacidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 55

En cuanto a la electrificación a la que me refería antes, sabemos que en el tramo Bobadilla-Ronda ha habido la dificultad de esa evaluación que queríamos hacer por la vía simplificada pero que tenemos que hacer por la ordinaria, pero en el tramo Ronda-Algeciras estamos trabajando en la redacción del proyecto y su supervisión para poder licitarlo lo antes posible y que pueda ser una realidad. Igualmente, tenemos las subestaciones eléctricas en marcha con obras que se han iniciado en abril de 2022 en la subestación de Castellar, la subestación de Ronda está sometida a información pública en junio de 2022 y el proyecto constructivo del telemando está también redactado y supervisado.

Podría seguir hablando de telecomunicaciones, podría seguir hablando de muchos detalles mucho más técnicos sobre lo que se está haciendo y cómo se están concretando esos 400 millones de los que hablaba antes. También hay que destacar el convenio que tenemos con el Puerto de Algeciras, a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, con actuaciones de hasta 33 millones de euros de mejoras en apartaderos, 750 metros, etcétera.

En conclusión, la apuesta del Gobierno es indiscutible y también la dotación que se ha hecho en los presupuestos generales del Estado de 2023 para esta línea, y seguiremos trabajando para mejorar, para modernizar y para impulsar el tráfico ferroviario de esa zona.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **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.**

AUTOR: GUITARTE GIMENO, TOMÁS (GMX).

(Número de expediente 181/002028).

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta correspondiente al punto 18.º del orden del día. El señor Tomás Guitarte, del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Para no consumir tiempo, doy por reproducida la pregunta sobre la Y turolense y su incorporación a la planificación de carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Compartimos la importancia de esta Y para los ciudadanos de todo el entorno de Teruel, que creo que es lo que le interesa a su señoría. Compartimos perfectamente esta idea y, evidentemente, su inclusión en la planificación vendrá cuando realicemos los trabajos de nueva planificación del plan de carreteras. En ese momento se tendrá que analizar y ver cómo se incluye. Pero, más allá de incluirla o no en esa planificación global que a veces buscamos, quisiera destacar que sin esperar por esta planificación estamos trabajando para desarrollar actuaciones sobre estos ejes, concretamente, en la mejora de todo el eje Teruel-Montalbán-Alcañiz-Reus; en la mejora de los tramos de la N-330 entre Almansa, Requena y Teruel, y configurando el eje Murcia-Alicante-Teruel. Por tanto, en este corredor mediterráneo interior del que a veces se habla y que conecta Madrid con todo el ámbito de Reus-Tarragona y también con el Levante, más allá de la inclusión en esa planificación —que será objeto de estudio en el momento en que abramos la discusión sobre la nueva planificación de las carreteras—, lo que es importante es que estamos trabajando en lo concreto, en el día a día, en las actuaciones y en las mejoras, y que tenemos un compromiso de mejorar estas vías.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Guitarte.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Eran dos ámbitos distintos, el de la planificación y el de la ejecución real. Obviamente, en cuanto a la ejecución real, insistimos en que la A-68 debe ir como un tiro, es decir, necesitamos que liciten los tres proyectos que quedan pendientes de licitar y necesitamos el estudio informativo desde Las Ventas de Valdealgorfa a Vinaròs, pero también la planificación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 56

No es que me haya molestado, pero me parece una inconcreción decir que esto es lo que le interesa a Teruel. Aquí no estamos hablando solo de Teruel, ni muchísimo menos; estamos hablando de articular todo el sector este de la península por el interior, o sea, lo que hay entre Madrid y el litoral mediterráneo. Porque las autovías o van por Madrid o van por el litoral mediterráneo, y en medio queda una inmensidad de territorio con multitud de españoles que necesitamos también que se vertebre. Hay un déficit histórico con estas tierras —y, en concreto, con Teruel— pese a que han pasado cien años. Estas eran las carreteras en el año 1926 (**muestra un mapa**): Teruel en medio, como una isla. Este es el mapa de accesibilidad por carretera en 2014 (**muestra otro mapa**) y seguimos con la misma línea. Cien años después el Estado español no ha tenido capacidad para solventar el problema de accesibilidad de Teruel, que todos los estudios indican que es el problema de su infradesarrollo.

En cualquier caso, eso que transmitimos al Gobierno lo llegamos a formalizar en un acuerdo de investidura, y el acuerdo de investidura dice que el Gobierno impulsará decididamente el desarrollo de la red viaria en la provincia de Teruel. La intención era impulsarlo ahora, no cuando se planifique y, en parte de esos estudios y de ese compromiso estaba la inclusión de la futura planificación, pero en esta legislatura, obviamente.

Lo que vengo a decir es que hay una deuda histórica, un déficit histórico que no podemos obviar. No podemos decir que ahora ya no hacen falta autovías cuando una buena parte del territorio está sin articular todavía. Nos negamos a ser el agujero negro de España, donde todas las infraestructuras siempre nos bordean. Aquí no estamos hablando de mejoras de tiempos de AVE, estamos hablando de tener la accesibilidad imprescindible para ser mínimamente competitivos con el resto de España y de la Unión Europea. Esa voluntad decidida no la vemos; no la vemos, primero, en ejecución real y, sobre todo, no la vemos en cuestiones como esta que no cuestan apenas un duro. Aquí no estamos hablando de inversiones, estamos hablando de que el Estado español en su planificación admita resolver de verdad el problema estructural que tiene en este territorio y lo vertebre, tanto con las carreteras como con el ferrocarril; que lo vertebre, no que lo olvide nuevamente. Sabemos que es más difícil solventar trazados cuando hay un territorio complejo, pero el territorio complejo también tiene unas necesidades, también tiene unos criterios de igualdad, también tiene una accesibilidad que cumplir. Por eso decimos que esto no cuesta dinero, que esto es pura voluntad política. Queremos que el Estado demuestre que va a planificar o que está planificando con intención de cumplir con unas infraestructuras que sacarán del aislamiento secular a la provincia de Teruel.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Disculpe, su señoría, si le he molestado cuando he hablado de Teruel. No sé si el espíritu navideño no ha entrado todavía en esta sala, pero no era mi intención molestarle, ni muchísimo menos. (**Rumores**). Estoy totalmente de acuerdo con lo que ha dicho de que se trata de conectarlo todo, y yo mismo me he referido a ese corredor mediterráneo interior y a conectar el área de Madrid con el área de Reus, etcétera. Por tanto, en primer lugar, le pido disculpas porque no quería focalizarlo solo sobre Teruel, ni mucho menos. Lo que es bueno para Teruel es bueno todos; eso lo tengo clarísimo.

También creo que su señoría sabe que podemos coincidir completamente en lo que ha dicho sobre la funcionalidad, la accesibilidad y la mejora de esas vías, que durante muchos años no se ha llevado a cabo. Se han hecho grandes obras de otro tipo en otros sitios, pero aquí no ha habido la mirada que tocaba y es necesario revertir esa mirada. Es verdad que no habrá una planificación *ad hoc* solo de Teruel ni solo de este ámbito, sino que tiene que ser una planificación global de todo el Estado. También se incluye en esa planificación alguna vía autonómica que también llenaría ese hueco, que sería más pequeño porque hay alguna vía autonómica importante por ahí. Pero, más allá de esa planificación, a lo que me refería en mi intervención anterior es que no es tanto que cueste dinero o no, sino que, en el momento de legislatura en que estamos y con los tiempos que tiene de recorrido, tiene su complejidad abrir una planificación global. Por eso, me gustaría centrarme en decir qué queremos hacer, qué proyectos vamos a impulsar y, sobre todo, a la programación; no es tanto una planificación, sino más programación y más ejecución.

Se refería usted a la A-68 y yo también me he referido a la Y turolense. Sabe que tenemos planificadas en este corredor variantes de población y mejoras de capacidad de seguridad y funcionalidad. Queremos impulsar proyectos que mejoren y den respuesta a la necesidad que tiene ese territorio de estructuración y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 57

vertebración. Como bien le decía, compartimos absolutamente ese objetivo. Ahí está Utrillas y la variante de Montalbán, donde conoce perfectamente el impulso que estamos dando. Además de Montalbán y Alcañiz, también está la variante de La Mata de los Olmos y también tiene que haber mejoras en los tramos que están entre variantes y vamos a impulsárlas. Como bien decía, incluso hemos de ir más allá de Teruel con este eje hasta Reus y Tarragona, con el impulso que estamos dando ahora a las variantes de Ruidecols, Gandesa o Corbera d'Ebre, justamente con la voluntad de eje. Además de las propias variantes, también queremos mejorar lo que pasa en medio y la funcionalidad de la vía. Ya digo que habrá una planificación que tiene que ser global, pero hay una programación y una visión como eje que comparto. Hay que tener ese eje estructurado y con una programación clara de qué queremos hacer para que estructure, vehicule y mejore la calidad de vida de todos los ciudadanos y la competitividad de las actividades que hay en este territorio.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— 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**: Pasamos a la última pregunta. Señor Rego Candamil, puede usted proceder.

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

La pregunta es en relación con el grado de ejecución de las infraestructuras ferroviarias en Galiza, muy especialmente en el corredor atlántico de mercancías. Nosotros, lógicamente, no vamos a cuestionar ninguna inversión que se haga en ninguna parte del territorio del Estado español. Nos parecen todas necesarias, correctas y perfectas, pero evidentemente nos vamos a preocupar si constatamos que se priorizan unas actuaciones mientras que en otras sistemáticamente se demora su ejecución.

En relación con el corredor atlántico, creo que es evidente que pasó por diversas vicisitudes, incluido el hecho de que en un primer momento el diseño de la red básica no recogía ni siquiera alguna actuación que tuviese que ver ya no solo con Galiza, sino con ninguna comunidad atlántica, porque se diseñó un recorrido que bajaba directamente a Lisboa y Sines y no a Galiza. Es verdad que fue corregido —con intervenciones del BNG en el Parlamento Europeo de por medio—, pero no es menos cierto que, a pesar de que en los últimos presupuestos había una previsión de partidas presupuestarias, el grado de ejecución de esas actuaciones en relación con el corredor atlántico es muy muy bajo. Por tanto, nos preocupa que puedan ser efectivamente ejecutadas esas actuaciones en tiempo y forma. Si a eso le sumamos que en el Plan Mercancías 30 del Gobierno no se prevé ninguna actuación en autopistas ferroviarias en Galiza, la preocupación aún es mayor —y creo que no solo del Bloque Nacionalista Galego— en relación con las autopistas y, especialmente, con el corredor atlántico. Estos días precisamente las comunidades del noroeste —además de Galiza, Asturias y Castilla y León— manifestaban conjuntamente su preocupación por el grado de ejecución o de avance de esta infraestructura.

En la pregunta que trasladábamos inicialmente por escrito también nos interesábamos por el grado de ejecución y las previsiones de las obras de modernización y mejora de la línea entre Ourense y Lugo o las previsiones en relación con la salida sur de Vigo para conectar la red de alta velocidad galega con la portuguesa, teniendo en cuenta que el Gobierno portugués prevé finalizar su actuación en el año 2028 y no hay ningún plazo por parte del Gobierno español, lo cual nos parece que no es aceptable.

Obrigado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general, puede ahora responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, como bien ha referido, fue este Gobierno el que en 2018 solicitó recuperar y evitar ese agravio que existía por no estar incluido todo el noroeste en el corredor atlántico, y fue en junio de 2021 cuando se hizo firme esa inclusión a petición de este Gobierno. Por tanto, creo que este Gobierno ya ha dado muestras sobradas del compromiso con el corredor atlántico, con Galicia y con el noroeste a la hora de hacer que se incluyese y se resolviese ese posible agravio que podía existir. Es verdad que creo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 826

14 de diciembre de 2022

Pág. 58

no se corresponde con los recursos que, según nuestra imagen o visión, puedan existir. Podemos tener dificultades —como en todas partes— para ejecutar, pero no se corresponde con el impulso que se ha trasladado estos cuatro años para mejorar la red ferroviaria en Galicia, en particular en los tramos que pertenecen al corredor atlántico.

No creo que se haya ejercido discriminación —como a veces se dice o como decían algunas asociaciones— frente a otros corredores, esto no ha sido así en absoluto. Para este Gobierno ambos corredores europeos —atlántico y mediterráneo— son igualmente prioritarios y cuentan de manera similar con todos los recursos disponibles. En el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2023, tal como la ministra lo presentó en su momento, las sumas de las inversiones previstas para ambos corredores asciende a 3343 millones de euros, con un reparto para cada uno de alrededor de 1695 millones de euros en el caso del corredor mediterráneo y 1648 millones de euros para el corredor atlántico. Creo que aquí también hay que tener en cuenta que estamos trabajando en todos los niveles. Estamos trabajando en la extensión de los beneficios de la alta velocidad a las cuatro provincias, con la electrificación a 25000, por ejemplo, del Ourense-Monforte-Lugo. Estamos trabajando en esa futura conexión con Portugal a través del eje internacional Vigo-Oporto, con esa salida sur. Se anunció la licitación del estudio informativo después de haber hecho un estudio de viabilidad funcional de la salida sur para poder anunciar que se va a licitar. Y, evidentemente, también estamos trabajando en la conexión del puerto exterior de A Coruña con el propio corredor atlántico, con una inversión muy importante.

En relación con las autopistas ferroviarias, creo que ya estuve aquí, en esta misma Comisión, explicando Mercancías 30 e intentando aclarar el concepto de autopista ferroviaria. Es un concepto novedoso, diferente, al que quizá no estamos habituados, ya que pensamos todavía en infraestructuras y en términos de infraestructuras. Hemos de pensar en términos de servicios. Había una pregunta anterior que hablaba del tema de Algeciras como ejemplo de autopista ferroviaria. Es una autopista ferroviaria concebida como un servicio, con una línea que todavía es una vía única sin electrificar. Ya he contestado antes que la electrificaremos y que se mejorará, pero se ha podido configurar esa autopista ferroviaria a través de la voluntad de los operadores ferroviarios del propio puerto, de los cargadores, para que surja esa necesidad de la autopista ferroviaria. Eso es lo que hemos de conseguir también, porque es lo que queremos que pueda haber en otros puntos, en otros lugares del territorio nacional —en Galicia, en el noroeste—, y poder así agrupar las necesidades de subir al tren la mercancía para poder configurar nuevas autopistas ferroviarias y utilizar el mecanismo de la propia oficina de apoyo a las autopistas ferroviarias que ha creado Adif. Yo mismo me reuní con representantes empresariales de Galicia, Asturias y Castilla y León —que habían hecho declaraciones sintiéndose agraviados— para explicarles cómo podía funcionar y para decir que estábamos a su servicio para, si eran capaces, ayudarles a configurar esas autopistas ferroviarias, y para ponernos a su servicio como ministerio para configurar y consolidar esas autopistas ferroviarias, como por ejemplo hemos hecho en el caso al que antes me refería de Algeciras. Por tanto, creo que el compromiso es claro y lo hemos demostrado en todo lo que estamos haciendo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Le damos especialmente las gracias al señor secretario general por sus explicaciones.

Damos por cerrada la sesión del día de hoy. Pasen ustedes unas muy felices fiestas, un feliz solsticio, la Navidad o lo que ustedes celebren (**risas**). Felices fiestas a todos.

Muchas gracias.

Eran las cinco y cuarenta y cinco minutos de la tarde.