



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 145

Pág. 1

## TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> LAURA LÓPEZ DOMÍNGUEZ,  
VICEPRESIDENTA PRIMERA

Sesión núm. 4

celebrada el martes 22 de septiembre de 2020

Página

### ORDEN DEL DIA:

|  |    |
|--|----|
| Delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de esta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 042/000001) ..... | 2  |
| Proposiciones no de ley:   |    |
| — Relativa a impulsar los corredores Atlántico y Mediterráneo en España. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/000026) .....   | 3  |
| — Relativa a impulsar un Pacto de Estado por la movilidad. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000295) .....   | 9  |
| — Sobre prórrogas en la concesión de autopistas de peaje con motivo de la COVID-19. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/001191) .....   | 16 |
| — Relativa a la adopción de acuerdos de conectividad aérea entre España y otros países a fin de hacer frente a la crisis provocada por el virus SARS-CoV-2 (COVID-19). Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/000856) ...                    | 21 |

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 2

|   |    |
|---|----|
| — Por la que se insta al Gobierno a iniciar una mesa de diálogo con todos los agentes del sector del transporte colectivo de viajeros por carretera. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000986) .....                                      | 25 |
| — Sobre establecer la adecuación del régimen de infracciones y sanciones para VTC en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. (Número de expediente 161/001105) ..... | 29 |
| — Relativa a la aplicación de medidas para la mejora del sector de la vivienda en España. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/001109) ....   | 34 |
| — Sobre la recuperación de todos los servicios ferroviarios que RENFE venía prestando hasta la declaración del estado de alarma por el COVID-19. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001345) .....                              | 39 |
| — Sobre medidas eficaces de reestructuración del Plan de Vivienda vigente y medidas complementarias. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001348) .....  | 44 |
| Votaciones.....   | 48 |

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

**DELEGACIÓN EN LA MESA DE LA COMISIÓN DE LA COMPETENCIA DE ESTA DE ADOPCIÓN DE LOS ACUERDOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 042/000001).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Buenos días, señorías. Empezamos la sesión.

Hoy tenemos que disculpar al presidente, al señor López Cano, que no puede asistir. Así que, por delegación, voy a asumir las funciones como vicepresidenta con la ayuda del resto de los miembros de la Mesa y de la señora letrada. Asimismo, antes de dar comienzo a esta sesión, me gustaría recordar que hoy es el último día de la Semana de la Movilidad Sostenible y que, como representantes de los ciudadanos y ciudadanas en esta Comisión, tenemos mucho trabajo que hacer para caminar hacia una movilidad sostenible. Dicho esto, el primer punto del orden del día está integrado por la delegación en la Mesa de la Comisión de las facultades para adoptar los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, de conformidad con la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983, tal y como se acordó en la reunión de Mesa y portavoces del pasado 9 de septiembre en la modalidad incondicionada. En los términos planteados, se somete esta propuesta de delegación al voto de la Comisión. ¿Se aprueba por asentimiento? (**Pausa**). Vamos a proceder a la votación.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Nosotros queríamos pedir que se condicionara, es decir, no votar no, pero condicionarlo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Si les parece, le doy la palabra a la señora letrada.

La señora **LETRADA**: Muchas gracias, presidenta.

Si les parece, consta en acta su petición. Se acordó que se sometiera en estos términos en la primera sesión de la Comisión, por lo cual, por mandato de lo acordado en la reunión de la Mesa y portavoces del pasado 9 de marzo, hay que proceder a someterlo en estos términos, porque es lo que consta en el orden del día.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Nosotros, en la pasada reunión de la Mesa, solicitamos que se condicionara expresamente.

La señora **LETRADA**: Sí, pero el acuerdo mayoritario entonces de la Mesa, escuchados los portavoces de la Comisión, fue que en el orden del día de la siguiente sesión que se pudiera —no pudo ser en la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 3

comparecencia del ministro Ábalos—, se sometiera incondicionadamente, a pesar de la petición que sus señorías habían hecho. Por eso se somete incondicionadamente, porque eso fue lo que acordó en esa reunión la Mesa de la Comisión, que era la competente para determinar el orden del día. No sé si me he explicado bien.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: ¿En la Mesa de la Comisión o en la reunión de Mesa y portavoces?

La señora **LETRADA**: En la reunión de Mesa y portavoces del 9 de marzo, que es donde se acordaron también los cupos de las proposiciones no de ley y los tiempos de debate. Como hemos recordado, en la última reunión de Mesa y portavoces se acordó que, como este trámite había que hacerlo, se hiciera en la siguiente sesión. La primera sesión que se celebró fue la del ministro Ábalos y no se pudo hacer. Se acordó, pese a su petición expresa, que consta en el acta correspondiente, que se hiciera en términos incondicionados, porque era lo que la mayoría de los grupos parlamentarios habían manifestado y lo que la Mesa de la Comisión, que es la que tiene la competencia para fijar el orden del día, había acordado, señoría.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Pero no se sometió a votación. Es decir, con que se hubiera manifestado mi voluntad y la voluntad del resto, sin someterlo a votación, se decidió que solo se procediera a la votación incondicionada hoy.

La señora **LETRADA**: Es que la fijación del orden del día de la sesión de la Comisión le corresponde a la Mesa, con lo cual la Mesa aceptó someterla a votación incondicionadamente. Es una decisión de la Mesa, escuchados sus señorías, los portavoces. Por eso le digo que la petición de su grupo parlamentario sí que consta, pero el acuerdo de la Mesa, que es la que podía decidir porque tiene la competencia decisoria, era que se sometiera incondicionadamente.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Perfecto.  
Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): De acuerdo.  
Gracias, señora letrada.  
Aclarado este punto, proseguimos con la votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 5.**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Queda aprobada la delegación de la Mesa de la Comisión en los términos expresados.

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA A IMPULSAR LOS CORREDORES ATLÁNTICO Y MEDITERRÁNEO EN ESPAÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/000026).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): El punto 2.º del orden del día es el debate y votación de las siguientes proposiciones no de ley. Entramos en el debate de las proposiciones no de ley incluidas en el orden del día y se anuncia como hora de votación aproximada la una y media o dos de la tarde. Se prevé un posible cambio en el orden del debate por necesidades sobrevenidas de sus señorías, ya avisadas a la Comisión. Previsiblemente, la proposición de ley prevista en séptimo lugar, del Grupo Parlamentario Republicano, sobre prórrogas de la concesión de autopistas de peaje con motivo de la COVID-19, pasaría a debatirse en tercer o cuarto lugar, lo que aviso a sus señorías para que lo comuniquen a sus portavoces correspondientes. Se recuerda que el grupo proponente tendrá un tiempo de seis minutos, cuatro los enmendantes y dos minutos y medio los grupos que deseen fijar posición. Estos últimos intervendrán de menor a mayor.

Empezamos, pues, con el debate de la proposición no de ley relativa a impulsar los corredores atlántico y mediterráneo en España —número de expediente 161/000026—, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Para la defensa de esta proposición no de ley, interviene la señora María Muñoz, por dicho grupo parlamentario.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 4

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, vicepresidenta. Buenos días, señorías.

Convendremos todos en que el transporte juega un papel crucial en la consecución de las libertades y los derechos que la Unión Europea garantiza a sus ciudadanos en todo el territorio de la Unión, especialmente a aquellas regiones periféricas que cuentan con desventaja competitiva. Por tanto, son muchas las razones para apostar por la Red Transeuropea de Transporte en España, ya que favorece el comercio, las exportaciones y la competitividad, enlaza puertos, aeropuertos, personas y empresas, y es especialmente necesaria en esta era de la globalización para facilitar el libre comercio interior y las exportaciones a Europa y al resto del mundo de nuestros productos, haciendo que nuestras empresas exporten a precios más competitivos.

La finalización de la Red Transeuropea de Transporte convertirá a España en una plataforma continental de conexión con Europa y vía de entrada para productos procedentes y con destino a América del Sur, Estados Unidos y Canadá, y se reforzarán con ella nuestras relaciones económicas con el resto de la Unión Europea y diversas organizaciones de mercados comunes, como Mercosur en América Latina o el APTA, el Acuerdo Comercial Asia-Pacífico, actuando como un gran puerto intercontinental competitivo. Además, podemos afirmar que la Red transeuropea vertebrará territorios, ya que es una infraestructura que contribuye a unir y conectar mejor a España, a las personas y sus territorios, incentiva el turismo nacional y es una apuesta de país por el medio ambiente y por la lucha contra la contaminación, ya que proporciona una alternativa más sostenible al transporte de mercancías y pasajeros por carretera. Además, la Red transeuropea cuenta con un amplio consenso social y económico.

Pese a todo esto, sin embargo, hoy siguen sin acabarse y sin desarrollarse de forma completa varios de los trayectos y servicios que comprenden dichos corredores. Este retraso o la demora en su construcción es consecuencia de una clara falta de voluntad política para establecer un modelo real de movilidad territorial en toda España, basado en criterios de eficiencia económica y retorno económico y social de las mismas. Por desgracia, este Gobierno, el actual, y los Gobiernos previos han considerado la política de infraestructuras como moneda de cambio para conseguir sus apoyos electorales durante tantos años que hemos visto promesas incumplidas y ahora es el momento de impulsar y acelerar la construcción de esta Red Transeuropea de Transporte. Por ello, desde nuestro grupo parlamentario, Ciudadanos, proponemos en esta proposición no de ley las diferentes vías de actuación que reforzarían la apuesta por esta infraestructura y que, además, mejorarían los pilares de nuestro país para emprender de una forma más eficiente, igualitaria y justa.

En primer lugar, la apuesta por la intermodalidad, que siempre ha sido un pilar fundamental del transporte eficiente, principalmente en materia de transporte de mercancías, y que ayuda a que el papel del tren, hasta hoy minoritario, colabore para reducir las emisiones asociadas al transporte de mercancías, disminuir el deterioro de nuestras infraestructuras viarias y, además, competir mejor con nuestros vecinos comunitarios, a la vez que nos conecta con Europa. Por otro lado, es importante fortalecer la Oficina Nacional de Evaluación para poder crear un modelo de inversión en infraestructuras basado en criterios de rentabilidad socioeconómica y no electoralista, así como promover la transparencia, la imparcialidad, la eficiencia y la racionalización de las infraestructuras.

Esta misma semana hemos visto en los medios de comunicación que el ministro de Transportes sacaba la chequera para que los partidos regionalistas de esta Cámara dieran su apoyo a los Presupuestos Generales del Estado. Este es uno de los principales problemas de nuestro país que desde mi partido intentamos solucionar para que cada inversión que se lleve a cabo tenga un coste de oportunidad que haga que los proyectos más beneficiosos se ejecuten siempre con esa vista puesta en los criterios de eficiencia para la sociedad. Así que desde Ciudadanos impulsamos y defendemos las infraestructuras de los corredores, a través de actuaciones a largo plazo de todos los recorridos y todos los tramos, con un calendario anual de ejecuciones que al mismo tiempo cuente con una dotación presupuestaria de inversiones realista y sostenible. En un contexto como en el que vivimos actualmente y en el que los recursos son escasos, creemos que los fondos europeos van a suponer una importante oportunidad para el impulso de este tipo de infraestructuras que nos colocarán de nuevo en la vanguardia europea, apostando por la intermodalidad, la integración, la vertebración del territorio y la sostenibilidad medioambiental como piedras angulares del transporte en nuestro país.

Por último, estamos transaccionando con los diferentes grupos para tratar de recoger todas sus enmiendas en el texto y que queden incluidas e incorporadas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Muñoz.

Pasamos ahora a las intervenciones de los enmendantes. Por el Grupo de Unidas Podemos, tiene la palabra la señora Isabel Franco.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 5

La señora **FRANCO CARMONA**: Gracias, presidenta.

Nosotras vemos positiva esta proposición no de ley del Grupo Ciudadanos. No podemos olvidar que en Europa hay cinco grandes puertos y dos de ellos son españoles. Me estoy refiriendo en concreto los puertos de Algeciras y de Valencia. Ambos puertos están directamente relacionados con estos corredores, en concreto con el corredor mediterráneo de una forma más profunda, pero también se ven afectados por el corredor atlántico. Nosotras creemos que es grave que, después de tantos años y tantos Gobiernos, estos corredores no estén terminados y que algunas de esas vías que podrían estar terminadas no estén electrificadas. Me refiero en concreto a vías como la que conecta Algeciras con Bobadilla. Como he dicho anteriormente, el puerto de Algeciras es uno de los puertos más grandes de España, y no solamente eso, sino uno de los cinco más grandes de Europa, y necesita esa electrificación para que la mercancía que sale del puerto pueda hacerlo de una forma normal por las vías del tren del corredor del Mediterráneo, y no, como ocurre en muchos casos, a través de camiones, o que incluso vea frenada su actividad económica. Esto es muy importante para Andalucía; el puerto de Algeciras es fundamental para mi tierra. No podemos olvidar que Andalucía tiene entre un 20 y un 30% de tasa de desempleo y le vendría muy bien que el puerto de Algeciras fuera tratado como realmente se merece, como uno de los cinco mayores puertos de la Unión Europea. Por ello, nosotras estamos de acuerdo con estas medidas, pero creemos que no solamente se necesita la electrificación de este tramo —que es la enmienda que nosotras hemos presentado al Grupo Ciudadanos—, sino que también se terminen otros tramos, por ejemplo, el que conecta Granada con Antequera, porque no puede ser que ese tramo siga frenado.

Por todo ello, nosotras votaremos que sí, con la convicción fuerte de que la finalización de las obras de los dos corredores, tanto el mediterráneo como el atlántico, va a suponer una mejora de la economía de nuestro país, pero también una mejora de la movilidad de la ciudadanía. Lo que nos apena de alguna manera, aunque estamos de acuerdo con la PNL, es que en esta iniciativa se pida todo y que se haga todo a la vez, y sabemos que eso no puede ser así, que hay que poner prioridades. A la vez, nos da lástima porque Ciudadanos ha estado aprobando los Presupuestos Generales del Estado del Gobierno de Rajoy año tras año, y en esos presupuestos no había cantidades consignadas ni siquiera para poner una traviesa. Esperamos que esta vez sí haya una convicción fuerte —sabemos que en este Gobierno de progreso de Unidas Podemos con el Partido Socialista la hay—, que se terminen esas obras y que nuestros puertos, el de Algeciras —que es el que me corresponde defender como andaluza— pero también el de Valencia, tengan el tratamiento de grandes puertos de Europa —lo son, deberían seguir siéndolo y se debería seguir fomentando—, porque eso es bueno para la economía de nuestro país, es bueno para la economía valenciana, es bueno para la economía andaluza y es bueno también para Europa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Franco.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora De las Heras.

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

El ministro de Fomento, José Luis Ábalos, trasladó el 30 de octubre de 2019 a la coordinadora europea del corredor mediterráneo su voluntad de avanzar precisamente en el desarrollo de los corredores mediterráneo y atlántico, pero ahí se quedó, no sabemos nada más. Es solo otra muestra de la pasividad de este Gobierno y de los que le preceden a la hora de llevar a cabo los compromisos asumidos y de ejecutar las infraestructuras que, sin duda, favorecen la conexión interterritorial, así como la conectividad de Europa y la fluctuación de personas y mercancías.

Cabe, sin embargo, destacar que la migración del ancho ibérico al estándar UIC, que es más estrecho, es solo un objetivo a medio y largo plazo por etapas, y esto se dice en la propia página web de ADIF. No podemos obviar la importancia del sector ferroviario y, sobre todo, las malas conexiones a día de hoy con los puertos, especialmente en el transporte de mercancías, destacando el poco peso de estas últimas en nuestro país. De manera específica, el 14 de septiembre de 2010, hace nada menos que diez años, el Ministerio de Fomento elaboró un plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España, donde se detallaba que España, con un 4%, es el país con una menor cuota modal de transporte ferroviario de mercancías entre los países más significativos de la Unión Europea. Ya entonces, es decir, hace diez años, se analizaron las causas de la falta de competitividad en materia económica, y es que, a pesar de que el coste unitario de la tonelada transportada por ferrocarril en condiciones normales de explotación debería ser inferior al coste por carretera, en la práctica no resulta así, debido especialmente a tres motivos. Primero, que los costes son ineficientes, como costes de maniobras innecesarias, cambio

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 6

de ancho, etcétera, y, sin embargo, a día de hoy, doce años después, se sigue planteando que se trata de un objetivo a medio y largo plazo. Segundo, la falta de inversiones específicas, tanto en infraestructuras lineales como nodales, las terminales y los centros logísticos ferroviarios. Y, por último, el bajo aprovechamiento de los recursos disponibles, a lo que hay que añadir que la baja interoperabilidad con las infraestructuras ferroviarias del resto de Europa genera impactos negativos tanto en calidad como en coste. Todo eso estaba recogido ya en el informe que hizo Fomento en 2010.

El objetivo entonces era alcanzar en 2020 una cuota modal del 10%, 45 000 millones de toneladas por kilómetro y 100 millones de toneladas de mercancías. Lo cierto es que en 2018 tuvimos una cuota del 5% —lejos del 10%—, 6000 millones de toneladas por kilómetro —lejos de los 45 000 millones— y 26 millones de toneladas de mercancías —lejos de los 100 millones—. En vez de cumplir los objetivos, hablamos de una caída de 130 millones solo en 2019 respecto de 2018. A mayores, el Libro Blanco del transporte de 2011 estableció un objetivo de cuota modal del 30% para 2030 y del 50% para 2050. Huelga decir que estamos lejos, con un 5%. Tenemos la misma cuota que en 2015. Estos objetivos fueron reiterados en diciembre de 2017 por el entonces ministro de Fomento a través del Plan de impulso del transporte de mercancías por ferrocarril 2017-2023.

¿Qué queremos decir con esto? Que, de legislatura en legislatura, se van haciendo proyectos, planes y análisis, y al final siempre estamos estancados en el inicio de todos estos proyectos. Por eso y por la necesidad de cumplir los plazos y compromisos a la hora de ejecutar lo pactado sin que quede a albur del Gobierno de turno y sea utilizado, como bien decía la compañera de Ciudadanos, como moneda de cambio electoral, nuestro grupo parlamentario va a votar favorablemente, con las enmiendas presentadas, una de ellas sobre el tema del cambio del ancho de vía que estamos intentando negociar con el partido proponente para su buen término.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora De las Heras. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Montesinos.

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL**: Muchas gracias, señora presidenta.

En el Grupo Parlamentario Popular nos hacemos partícipes de la iniciativa que ha presentado Ciudadanos. De hecho, hemos presentado una enmienda de adición que se ha transformado en una enmienda transaccional. Nosotros pedimos que, en el marco de la financiación presupuestaria, tanto nacional como comunitaria, indicada en los apartados 5 y 6, se incorpore el Plan nacional de recuperación y resiliencia requerido por el Consejo Europeo y que se ejecute con los cinco grandes corredores —el mediterráneo, el atlántico, el central, el cantábrico y el atlántico-mediterráneo— que nos vinculan y nos conectan con Europa y con todas las infraestructuras que están recogidas dentro de la Red TEN-T.

Hoy, el Plan nacional de recuperación y resiliencia al que hacíamos mención, requerido por el Consejo Europeo, nos brinda la gran oportunidad de disponer de los fondos necesarios para que se concluyan, es decir, se ejecuten y finalicen, los corredores mediterráneos y todas aquellas infraestructuras que afectan a la Red TEN-T a la que hacíamos mención. En ese sentido, lo vamos a lograr con mayor rapidez al presentar esos proyectos como proyectos maduros, es decir, proyectos que, como el corredor mediterráneo, llevan ya licitados más del 70% gracias al Gobierno del Partido Popular, como en todo lo que hace referencia a los corredores transeuropeos. Podemos multiplicar, además, el impacto de las ayudas europeas en el empleo. No olvidemos que este Gobierno ha triplicado la destrucción de empleo frente a la media europea. Asimismo, mejoraremos la competitividad nacional. En este momento existe una desconfianza absoluta tanto de los empresarios como del consumidor frente al Gobierno, quien teóricamente debería liderar la salida de esta crisis y que en este momento está más ocupado en otras cosas que en lo que debería estar. Con la aplicación de esta red, equilibraremos, además, todo el territorio nacional, y los fondos de recuperación no serán, como se decía con anterioridad, un cheque en blanco a determinados territorios, sino que de esta forma todos nos veremos beneficiados. La sostenibilidad será mucho más respetuosa con el medio ambiente, generaremos ahorro energético y reducción de emisiones; en definitiva, recuperaremos la economía de nuestro país que en este momento está absolutamente destrozada por este Gobierno incapaz e inactivo. Desgraciadamente, tenemos al frente a un ministro que en estos momentos está más preocupado por ser oposición al Partido Popular, por ser oposición a los Gobiernos del Partido Popular, por ser espía internacional antes que ministro del ramo; por dedicarse, en cualquier caso, a configurar una agencia de colocación dentro de su ministerio y con ministerios ajenos. En este momento la apuesta por esta iniciativa obligaría a que los fondos comunitarios contemplasen toda

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 7

la red TEN-T, que es hoy tan necesaria para España; necesaria, ¿por qué? Porque no solamente estamos hablando de los corredores mediterráneo y atlántico, cuya culminación es fundamental, y de los otros tres corredores, sino, además, porque conectarían con los puertos y aeropuertos y, por tanto, abriría el espectro de exportaciones tanto a Asia como a América. Por eso, con esta PNL pedimos que se apoye la transaccional que hemos presentado y que es firme con la apuesta por las infraestructuras a las que hemos hecho mención.

Yo pertenezco a la provincia de Alicante, que se ve afectada por el corredor mediterráneo y en el que en estos momentos se han ralentizado las obras que venimos sufriendo. Estamos muy pendientes de la conexión del puerto de Alicante con la red del corredor mediterráneo. Podríamos detallar en este momento ese tipo de retrasos en cada uno de los corredores porque todos los diputados del grupo parlamentario me han hecho aportaciones para denunciar cómo se están produciendo. Y se están produciendo por parte de este Gobierno, no por el Gobierno anterior que tuvo un compromiso firme con todas las redes transeuropeas. No olvidemos que la mitad de las exportaciones que se llevan a cabo en el territorio nacional parten del corredor mediterráneo y el resto de los demás corredores. Por tanto, para nosotros es fundamental la apuesta por los cinco corredores a los que hemos hecho mención. Esperamos y deseamos que el Grupo Parlamentario Socialista, igual que Unidas Podemos que sustenta al Gobierno, apoyen la iniciativa del Grupo Parlamentario Popular con esa transaccional que hemos firmado con Ciudadanos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Montesinos. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Manuel Arribas.

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

Buenos días, señorías. Hoy el Grupo Parlamentario Ciudadanos trae a esta Comisión el debate de un texto que ya les adelanto que, pese a la enmienda de modificación, va a contar con el apoyo del Partido Socialista, por el simple hecho de que el grueso de la iniciativa que nos presentan son cuestiones que ya están en marcha o están incluidas en la agenda política del Gobierno de España. En concreto, en la agenda del ministro Ábalos, un ministro comprometido, que ha venido a poner orden en el caos que dejó el Partido Popular, que, lejos de impulsar la igualdad en las comunicaciones y apostar por la vertebración de nuestro país, hizo todo lo contrario. Sí, señores del Partido Popular, se lo dice un diputado de Ávila; un diputado que conoce perfectamente las deficiencias en materia ferroviaria como consecuencia de la decisión del Partido Popular de que el AVE pasara por Segovia, una decisión que ha dejado a mi provincia y a sus ciudadanos en una situación de desigualdad impropia del siglo XXI, con unas comunicaciones más que mejorables, y que pone en evidencia que el Partido Popular no gobernaba para todos sino solo para unos pocos. Un Partido Popular que lleva treinta años gobernando en la Junta de Castilla y León, creando desigualdades entre provincias y ciudadanos, igual que hizo en el Gobierno de España. Y si no, señores del Partido Popular, pregunten ustedes a sus compañeros en la Junta de Castilla y León, que se dedicaron a poner palos en la ruedas cuando el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero quiso incluir Ávila y Arévalo en un nudo neurálgico de mercancías ferroviarias.

Señorías, la defensa de la movilidad, de la cohesión territorial, del avance económico derivado del transporte son todas cuestiones de gran peso en las políticas socialistas. Y el Partido Socialista tiene muy claro cuál es su modelo, y le reiteró aquí que no tiene nada que ver con ese modelo del Partido Popular que ha desembocado en la desigualdad entre los ciudadanos de unas y otras comunidades. Por tanto, el corredor atlántico, el corredor mediterráneo, el corredor cantábrico-mediterráneo, responden juntos a la idea de país al servicio del transporte de mercancías y no suponen realidades independientes. Se trata de una apuesta por mejorar la integración en Europa y en el mundo, para unir un espacio europeo abierto e interoperable. El compromiso del Gobierno de España pasa por modernizar una red abandonada y que corre el riesgo de quedarse obsoleta, con el objetivo de que las empresas puedan tener menores tiempos de tránsito, menores costes, menos incidencias y una mayor fiabilidad para que sus mercancías puedan transitar desde los puertos de las fachadas atlántica y mediterránea hasta el núcleo de Europa por un ancho de vía estándar, electrificada, sin barreras burocráticas y técnicas.

Señorías, ha venido el Partido Socialista al Gobierno para extender la red de comunicaciones y que todo el mundo cuente con unos mínimos. Ese es nuestro empeño y nuestro objetivo, sin medias verdades como las que ustedes pusieron sobre la mesa cuando proponían que todas las capitales de provincia iban a estar conexas por alta velocidad, algo que ustedes sabían que era inviable y era imposible. Por eso les digo que nuestro modelo de Gobierno es muy distinto. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 8

Urbana está haciendo bien los deberes y está demostrando estar a la altura de las circunstancias y de las necesidades de vertebración y movilidad que presenta nuestro país y de una estructura económica global.

Termino, presidenta, insistiendo en que para que proyectos como estos corredores salgan adelante es imprescindible operar en el entorno de la responsabilidad y de la estabilidad institucional en la que, señorías, esperamos encontrarlos.

Gracias, presidenta. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Arribas.

Pasamos a los turnos de fijación de posición. Parece que no hay nadie del Grupo Parlamentario Mixto, ¿verdad? **(Pausa)**.

Pasamos a la intervención del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu. Tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo, Iñaki.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muy buenos días. Muchas gracias, presidenta.

Con las intenciones estoy de acuerdo, es decir, con lo que todos ustedes están hablando de promocionar las redes transeuropeas de transportes. Pero, ¿qué es lo que nos está ocurriendo en los últimos veinte años? Los últimos veinte años el volumen del transporte ferroviario de tonelaje está cayendo. No solamente es un asunto del País Vasco, no solamente es un tema del Estado español, es un problema europeo, en Europa también está cayendo. En Francia, por ejemplo, en los últimos periodos también se ha reducido y es un tema importante, pero donde la caída ha sido mayor en los últimos años ha sido en el Estado español. La política con respecto al transporte y las inversiones en el Estado español ha sido muy errática. Las inversiones en las redes destinadas al transporte no han llegado más que a un mantenimiento eficaz de lo ya existente. En ese sentido, tenemos grandes nudos y embudos, cuellos de botella en muchos puntos fundamentales. Por ejemplo, en el corredor atlántico tenemos puntos donde la vía ya no soporta el tonelaje de muchas cargas y eso está reduciendo mucho la agilidad del transporte. En estos últimos veinte años se ha reducido el volumen de cargas realizadas, se ha pasado de un 8 a un 5%. Y en cuanto a las inversiones es tal la desproporción de las inversiones en alta velocidad con respecto al mantenimiento de la red ferroviaria tradicional, que prácticamente se está dejando marginado el transporte ferroviario. Además, se ha abandonado la actualización de muelles de carga intermedios en muchos puntos. Por eso haría falta un plan general y, sobre todo, que la alta velocidad —que se está desplegando en detrimento del transporte de mercancías— se replantee con una política de inversiones para actualización y modernización de la vía existente y compatible con el ancho europeo. Por tanto, en nuestro grupo nos vamos a abstener.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Ruiz de Pinedo.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra el señor Barandiaran, Íñigo.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Esta es una proposición no de ley —yo diría— reiterativa de otras muchas, que, al fin y al cabo, no hace otra cosa sino evidenciar algo que es reconocido por todos los partidos con la crítica al Gobierno cuando no son ellos los que están gobernando y están en la oposición, y es la inexistencia de una clara política de inversiones en materia de infraestructuras y la falta de adecuación de las efectuadas a las necesidades o a la eficacia del sistema de transportes en general.

Decir hoy que hace falta culminar el eje atlántico o el eje mediterráneo no es ya reivindicar una evidencia, sino también confesar el fracaso de unas políticas en las que, curiosamente, resulta que se ha invocado —en las intervenciones que se han producido hasta este momento— el interés electoral como uno de los ejes que han podido sustentar esas inversiones. Es curioso que ya en materia de alta velocidad, por ejemplo, la primera línea fuera Madrid-Sevilla que, evidentemente, tiene mucho que ver con la conexión inmediata con Europa. Y esto también tiene mucho que ver con que hoy se mire hacia el Partido Nacionalista Vasco y hacia otros partidos cuyos acuerdos presupuestarios han posibilitado inversiones para materializar el eje atlántico —en este caso—, cuando resulta que las inversiones realizadas superan, como mucho, lo que ya en su momento va a poder pagar en su conjunto el País Vasco en toda su historia. Es decir, aquí lo que se está reivindicando es la posibilidad de que cada uno —cada interés, cada agrupación política— pueda enmarcar sus preferencias en esa política de inversiones, pero no su materialización concreta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 9

En alguna de las intervenciones me ha parecido acertado incluir no solo los dos corredores, sino también los otros tres corredores internos que son importantes para vertebrar cualquier territorio. Pero, además, es importante reivindicar que para vertebrar un territorio con el eje que se pretende integrar, que es el de su conexión con Europa, son los dos ejes del atlántico y del mediterráneo los que deben empezar a materializarse, ya que a partir de ellos se puede hacer cualquier otro. Desde luego, entiendo las intenciones de la proposición no de ley. Esperaré a ver cómo se materializa esa supuesta transacción y votaré en consecuencia entendiendo, no obstante, que esta, desde luego, debiera ser una de las últimas intervenciones en este sentido en esta Comisión porque esto es la confesión de un fracaso absoluto.

Señora presidenta, únicamente quiero hacerle una advertencia; algunos grupos —es mi caso— tenemos que atender al don de la ubicuidad porque esta mañana tenemos solamente tres comisiones, con lo cual podré intervenir en el momento en que esté y me tendré que ausentar en otros momentos. En todo caso, procuraré acudir a la votación para fijar la posición y simplemente la manifestaré cuando esté presente.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias. Por el Grupo Plural, tiene la palabra el señor Bel Accensi.

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

Si hacemos memoria, un Consejo de Ministros de 1987, hace treinta y tres años, aprobaba el Plan de Transporte Ferroviario, que ya contemplaba una doble vía de alta velocidad —200 kilómetros/hora en aquel entonces— entre Alicante y Barcelona. Treinta y tres años después estamos aquí todavía hablando del corredor del mediterráneo. Aquí han surgido diferentes intervenciones y este no es solo un problema de que el Gobierno de turno saca la chequera para contentar no sé qué reivindicaciones de no sé quién, el problema es que durante años Gobiernos de uno y otro color han sacado chequera, pero los cheques eran sin fondos. Porque si ustedes hacen una evaluación de las cantidades presupuestadas en los Presupuestos Generales del Estado en el concepto corredor del mediterráneo, dicho corredor tendría que estar terminado hace muchísimos años, pero esto no ha sucedido, todavía hoy tenemos graves situaciones que dificultan todo el trazado y las conexiones con los principales puertos, y una infraestructura que tendría que ser una realidad desde hace muchísimos años, todavía hoy es una infraestructura muy limitada. Hacen falta iniciativas como esta. Yo ya les digo que voy a votar a favor, independientemente de la enmienda transaccional a la que lleguen o no.

Aquí el problema no es dotar de fondos, el problema real, como en otros aspectos, es la voluntad política de ejecutar unos presupuestos. Y esto es un tema que afecta no solo a Cataluña, afecta a la Comunidad Valenciana, a Murcia, a Andalucía, pero nosotros lo estamos sufriendo no solamente en el ámbito del corredor del mediterráneo. Por tanto, no solo es sacar la chequera, no solo es firmar el cheque, sino que el cheque tenga fondos; no solo es dotación presupuestaria, sino —lo más importante— ejecución presupuestaria.

Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Bel.

### — RELATIVA A IMPULSAR UN PACTO DE ESTADO POR LA MOVILIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000295).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos a discutir el segundo punto del orden del día: Proposición no de ley relativa a impulsar un pacto de Estado por la movilidad, número de expediente 161/000295, que presenta el Grupo Parlamentario Socialista. En su nombre, tiene la palabra don César Ramos.

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

Volvemos a una Comisión de Transportes, después de mucho tiempo, para debatir PNL y debatir sobre el futuro de los ciudadanos, que es lo que solemos hacer aquí, y tenemos que hacerlo bajo una premisa principal; lo que pidamos en esta Comisión tenemos que saber que se puede cumplir, que es realizable; que no estamos vendiendo iniciativas o propuestas que sabemos que no se van a poder a cumplir. Por esa razón, hoy presentamos una iniciativa muy importante que puede marcar la dinámica de la Comisión en los próximos tiempos, y que consideramos imprescindible, como he dicho, para el futuro de muchas generaciones de este país.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 10

Hemos visto durante muchos años y cada uno en su territorio que los ciudadanos sienten frustración, una frustración permanente al ver cómo las promesas sobre las infraestructuras de transporte de cada uno de los partidos que han gobernado en este país se incumplían una y otra vez. Durante muchos años hemos visto cómo las empresas a la hora de invertir no tenían claro en qué condiciones iban a tener su empresa, en qué condiciones de competitividad y en qué condiciones iban a poder sacar sus mercancías a otros países, incluso al resto de España, porque no había un plan razonable o un plan viable que pudiera definir cuáles son las infraestructuras con las que iban a contar. Por eso creemos que la frustración permanente de empresas y ciudadanos —al ver que esos planes que se anunciaban a bombo y platillo no se cumplían— es una dinámica que tenemos que cambiar. Y lo tenemos que hacer porque, si no, podremos hablar permanentemente en esta Comisión de cuáles son las infraestructuras prioritarias, pero al final veremos cómo las peticiones no se pueden cumplir porque las partidas presupuestarias no son suficientes y no se pueden hacer realidad. Por eso, creemos que hay que cambiar radicalmente la dinámica que se ha seguido hasta ahora. Y lo pide un partido que ha gobernado este país, que gobierna este país, y que espera seguir gobernándolo durante muchos años. Tenemos que dejar de vender a los ciudadanos actuaciones e infraestructuras que sabemos claramente que no se pueden cumplir porque, como digo, lo único que conseguimos es que los ciudadanos tengan una permanente frustración y una sensación de que los políticos no vendemos las cosas que creemos que podemos cumplir en la legislatura en la que estamos gobernando.

Actualmente existe un plan vigente, el Pitvi, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, que aprobó el Partido Popular en el año 2012 para el periodo 2012-2024. Si cada uno hace la cuenta de cuántos años serían necesarios para llevar a cabo ese plan comprobaría que, con las partidas presupuestarias de los últimos Gobiernos, serían necesarios cuarenta años para ser una realidad. Los partidos que hemos gobernado lo que hemos hecho en este país —animados por los partidos de la oposición— es pintar en un mapa todas las infraestructuras que sería posible hacer, pero no hemos dicho en qué tiempo se podrían hacer. Por eso es responsabilidad de todos llegar a un pacto que permita definir cuáles tienen que ser los criterios de prioridad, poner por encima de los intereses partidistas y de los intereses de los territorios los intereses de los ciudadanos. ¿Seremos capaces de tener en la mente y en la forma de planificar la movilidad de los ciudadanos y la igualdad de oportunidades por encima de la dinámica permanente que se da en esta Comisión de defender cada uno su territorio y sus infraestructuras, y de pensar si está sirviendo para que todos los ciudadanos sientan que tienen las mismas garantías de movilidad y las mismas condiciones? Lo dice un extremeño, alguien al que le prometieron el AVE en 2010, después en 2015 y después en 2020, y que ve día tras día cómo seguimos teniendo un tren que no se merece ningún territorio, tampoco los extremeños.

Por eso hay que cambiar la dinámica; por eso tenemos que buscar la forma de que los ciudadanos de determinadas provincias, de determinadas regiones, no se sientan frustrados porque un día les dijeron que iban a contar con la alta velocidad o con un tren digno en una época y no lo tienen. Desgraciadamente este problema no es exclusivo de Extremadura. Hemos visto aquí cómo se habla del corredor mediterráneo y muchas de las actuaciones que no se llevaron a cabo. Hemos visto aquí cómo se habla del corredor atlántico y muchas de las actuaciones que no se llevaron a cabo. Vemos cada día aquí cómo es algo que pasa en todos los territorios independientemente de quien gobierne. Por eso creo que tenemos una oportunidad de oro de cambiar una dinámica, que durante muchos años se ha instalado en la forma de gobernar de todos los partidos que han tenido la responsabilidad de dirigir este país. Poníamos infraestructuras encima de un mapa, pedíamos todo lo que era bueno para nuestro territorio sin tener en cuenta si era viable, no era viable, si había partida presupuestaria, si teníamos forma de financiarla, si teníamos que definirlo cómo teníamos que hacerlo.

Los ciudadanos ven permanentemente cómo los políticos dedicamos gran parte de nuestro tiempo a enfrentarnos unos a otros; a decir, si nuestro partido gobierna, que todo lo que hace el Gobierno es maravilloso, pero cuando pasamos a la oposición meses después, incluso días después, todo lo que era maravilloso deja de serlo y pasa a ser horrible. Creo que es algo que no entienden los ciudadanos. Por eso tenemos una oportunidad para cambiar una dinámica que tiene que permitir que los ciudadanos se sientan iguales, que los ciudadanos crean que tienen las mismas oportunidades, que los ciudadanos crean que no hay ciudadanos de primera y de segunda dependiendo de dónde vivan; que tengamos la capacidad de hacer una planificación que permita que todas las empresas de nuestro país sean competitivas; que no estemos en una permanente subasta sobre las infraestructuras de este país; que no hagamos competencia entre regiones para ver quién consigue más que el otro. Creo sinceramente que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 11

esa oportunidad, el guante que lanzamos, el resto de partidos lo van a coger porque creemos que es razonable, porque lo hemos hablado en muchas ocasiones, porque lo hemos dicho en nuestras intervenciones públicas y porque si no lo hiciéramos estaríamos faltando a nuestra verdad, estaríamos faltando a nuestra palabra y estaríamos una vez más decepcionando a los ciudadanos, que esperan respuestas y más en situaciones complicadas como las que estamos viviendo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Ramos.

Empezamos con los grupos que han presentado enmiendas a esta proposición. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Esteban.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Gracias, señora presidente.

Señorías, como ya saben, veníamos abocados a una crisis financiera antes de la eclosión de la pandemia y tras la declaración del estado de alarma el pasado 14 de marzo mediante el Real Decreto 463/2020. Estamos sufriendo la crisis económica más profunda desde la Guerra Civil, sectores como industria, comercio, turismo, se paralizaron y otros redujeron drásticamente su actividad. En este contexto de crisis, la construcción puede ayudar al impulso de la economía española; eso sí, debemos adoptar planteamientos para tal fin. El propio ministro Ábalos, en su última comparecencia en Comisión, manifestó que el sector de la construcción iba a ser un motor fundamental para salir de la crisis. La compraventa de viviendas en abril, en cifras interanuales, cayó un 39,2% y en cifras del Colegio de Notarios un 71,3%. En 2019 la construcción representó un 5,5 del producto interior bruto español. Un euro invertido en construcción genera 1,9 euros y cada millón, catorce puestos de trabajo. En cuanto a niveles de ocupación laboral, en 2019 supuso un 6,5% de ocupados, es decir, 1 270 000 personas trabajaron en el sector. Siendo así de importante el sector, se plantean problemas como la obtención de licencias urbanísticas, la demora en su obtención genera un encarecimiento de entre 25 000 y 45 000 euros, según la provincia. Por otro lado, su elevada carga fiscal; según cifras del sector, el precio final que paga una persona por la compra de una vivienda puede suponer hasta el 25% de lo que tiene que pagar en cargas tributarias a diferentes administraciones competentes, muy por encima de la media europea. Actualmente el IVA en vivienda de obra nueva es del 10%, rebajar este tipo impositivo fomentaría tanto el acceso a la vivienda por parte de las familias como su construcción.

Sabemos de la relación directa entre las viviendas vacías y la España vaciada, no debemos caer en ese prejuicio ideológico de imponer mayores cargas fiscales o sanciones a propietarios de viviendas vacías. Y no solo por atender contra la Constitución española que protege el derecho a la propiedad; según el último censo del INE de 2011, solo el 10% de las viviendas vacías se encuentra en ciudades de más de 500 000 habitantes y el 70% en localidades de menos de 100 000 habitantes. Cualquier medida coercitiva respecto a las viviendas vacías no solo no iba a ayudar al mercado, sino que sería contraproducente, ya que favorecería la despoblación en zonas que ya de por sí están preocupantemente vacías... **(La señora De las Heras Fernández: Estamos con la PNL de movilidad, no con la de vivienda)**. Perdón. ¿Pero cómo no me ha dicho nada, presidente? Lo siento. Es que la réplica la tenía un compañero mío, no la tenía yo y me han avisado a mí.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Esteban Calonje, no pasa nada. Hace unos segundos que hemos visto que se iba demasiado del tema y por eso no la hemos avisado. Justo ahora se le acababa el tiempo, pero si quiere y si todo el mundo está de acuerdo, con la condición de que luego compensen el tiempo cuando se trate de debatir la otra PNL, le dejamos un minuto para que pueda fijar la posición en esta PNL.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: No estoy de acuerdo, presidenta, lo siento mucho. Vamos muy ajustados de tiempo y me parece que, si no sabe de qué se está hablando, se pasó su turno y su tiempo.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Solo concluirá su tiempo, no cogerá más tiempo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Vistas las pertinentes aportaciones de sus señorías, por favor, le corresponde acabar con los cuarenta y cinco segundos que le restaban. Termine, por favor, intente ser breve. Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 12

La señora **ESTEBAN CALONJE**: En definitiva, lo importante de esta proposición no de ley es, por un lado, reactivar el sector de la construcción inmobiliaria y que los españoles tengan más fácil acceso a un bien de primera necesidad como es la vivienda.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Disculpe, señora Calonje, tendría que haber hablado de la proposición que estamos tratando en este punto; impulsar el pacto de Estado por la movilidad sostenible.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Eso es de Figaredo.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Perdón, le explico, la intervención en este punto correspondía al señor Figaredo. Entonces, hemos entendido que ella concluía este tiempo...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Disculpe, señora De las Heras, no tiene la palabra, hemos aclarado este punto. **(El señor Figaredo Álvarez-Sala pide la palabra)**.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Concluimos con cincuenta segundos rapidísimamente.

La situación ante la que nos encontramos es con una proposición no de ley absolutamente favorable al Gobierno que trata de apoyarlo y básicamente pasarle una mano por el lomo, traída, por supuesto, por el partido del Gobierno, como no podía ser de otra forma. La proposición no de ley es absolutamente genérica y no aporta soluciones concretas a los problemas de movilidad en España. Esa es la cuestión. Hemos propuesto una serie de enmiendas que realmente irían en esa dirección para tratar de obtener algún resultado concreto derivado de esta PNL. Si no se tienen en cuenta, nos encontraremos con una PNL aceptable en sus términos generales, pero absolutamente inútil en sus términos concretos.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Figaredo.

Pasamos ahora a la intervención del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, la señora Paloma Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Buenos días.

Nos alegramos de esta proposición no de ley sobre un impulso a un pacto de Estado por la movilidad, aunque la consideramos francamente mejorable; pero, en todo caso, nos alegramos. Nosotros, como muy bien saben, sí creemos en los pactos de Estado. De hecho, el presidente Pablo Casado ha impulsado y propuesto once pactos de Estado, ninguno de ellos aceptado por el señor Sánchez. Sin embargo, nos llama la atención que en dos años largos que llevan en el Gobierno lo propongan ahora, y no se hayan acordado hasta este momento de la movilidad, y mucho menos de buscar el consenso.

Con respecto a la intervención del Grupo Socialista, solamente por puntualizar, sí, afortunadamente el Partido Popular tenía una concepción y una planificación global y nacional de nuestras infraestructuras, y ahí está la demostración. Efectivamente, España necesita garantizar una movilidad segura, asequible, accesible, sostenible y comprometida con la Agenda 2030, y para ello se necesita inversión; la obra civil no puede seguir siendo la gran perjudicada en una crisis económica. Lejos de ser un gasto, la inversión en obra pública es eso mismo: inversión; genera riqueza a corto, medio y largo plazo allí donde las infraestructuras radican, pasan o llegan. Un euro de inversión en infraestructuras genera 1,9 euros de volumen en actividad económica en España, y es el sector productivo que menos importaciones requiere, abasteciéndose fundamentalmente de materia nacional. Pero, aunque nuestra red de infraestructuras, efectivamente, es puntera, falta mucho por hacer. Los Presupuestos Generales del Estado, en consecuencia, deben seguir recogiendo un importante esfuerzo inversor tanto en obra nueva como en conservación, y destaco esta última partida ante la grave situación de deterioro de nuestras infraestructuras. Será mucho más costoso rehacerlas que repararlas.

Asimismo, las políticas de transporte han de tener unas líneas claras y definidas en el horizonte, deben orientarse a reducir costes tanto económicos como medioambientales —emisiones y contaminación acústica—, orientarse a maximizar los ahorros de tiempo y a mejorar la calidad y seguridad del servicio a los usuarios, así como, entre otras cuestiones, contener el impulso, sin más dilación, de las inversiones en el transporte ferroviario, especialmente el de mercancías, ampliando su capacidad y frecuencia, y llevar a cabo una eficiente conexión de ferrocarriles y puertos, a la vez que se potencian estos últimos. Hay que desarrollar, como ha dicho mi compañera Macarena, todos los corredores pendientes que vertebran

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 13

nuestro país; debemos proyectar las infraestructuras necesarias para la carga de vehículos eléctricos, no vale de nada planificar una movilidad ligada a un tipo de energía si solo es teórica e inexistente en la práctica. Hay que ejecutar los nodos intermodales, imprescindibles para el desarrollo de la movilidad del siglo XXI, y hay que asegurar la accesibilidad de nuestras ciudades.

Por último, fundamental es que este pacto, como hemos expresado en nuestras enmiendas, se debe ampliar a un pacto sobre el destino de los fondos europeos en materia de movilidad. Como primer punto y objetivo a corto plazo, el pacto por la movilidad debe incluir, aunque tuviera el carácter de disposición transitoria, la elaboración de un plan consensuado y detallado que identifique los proyectos concretos en materia de movilidad que queden alineados con el New Green Deal y los fondos de recuperación de la Unión Europea. No podemos arriesgarnos a perder esos fondos, a que se utilicen de manera clientelar o a que se destinen a fines que no tengan por objetivo el crecimiento de nuestra economía. Nuestro futuro, el de los españoles, está ligado a esos fondos europeos de reconstrucción y debemos consensuar entre todos su destino y su ejecución. Por eso nuestro partido se ha propuesto la agenda nacional de recuperación que gestione estos fondos, acéptenla. Confiamos, finalmente, en acordar para esta proposición no de ley una transaccional que recoja ese pacto en los proyectos del fondo de recuperación.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias, señora Gázquez.

Pasamos al turno de fijación de posiciones. Si a sus señorías les parece bien, daríamos paso en primer lugar a la intervención del representante del Grupo Vasco, el señor Barandiaran, si el Grupo Mixto no tiene objeción. **(Asentimiento)**.

Visto que hay acuerdo, tiene la palabra para el turno de fijación de posiciones el señor Barandiaran Benito.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Gracias, en primer lugar, a todos los grupos. Como les he explicado antes, tengo que ir a otra Comisión.

Llama la atención en esta proposición no de ley que comience con la cita de un filósofo que precisamente señala como razón del pacto de Estado que cualquiera lo entienda como un instrumento para mejorar el funcionamiento de la democracia en ciertos temas de decisiva importancia, y puedo coincidir en ello, desde luego. Lo que ocurre es que en este y en la mayoría de casos en los que se hace alusión a un pacto de Estado lo que se suele hacer es poner la venda antes de la herida, y así hace y expresa la propia exposición de motivos cuando señala que ello no supone homogeneidad absoluta. Por desgracia, en cualquier política de las que se están llevando a cabo en este país, en el Congreso, cualquier intervención supone precisamente eso, un intento de homogeneizar y recentralizar aquel diseño competencial, aquel dibujo que contempla la Constitución, que algunos cumplimos respetuosamente y que parece que, en principio, no es acogido de buen grado por varias formaciones políticas, porque las políticas de transporte, movilidad e infraestructuras son en buena parte competencia de las comunidades autónomas, al menos en nuestro caso, la Comunidad Autónoma del País Vasco. Citar el 10.32 del Estatuto de Autonomía y otras fuentes competenciales supone hacer alusión a que la movilidad de viajeros por carretera y el transporte de mercancías está contemplado además como competencia de naturaleza histórica, actualizada a través del régimen foral por las diputaciones forales, porque ha sido ejercida a lo largo de toda la historia por esas instituciones, y supone reconocer, por tanto, que existen unas instituciones que sí deben participar en eso que propone la proposición no de ley, que es la necesidad de racionalizar y justificar de alguna manera la necesidad de un acuerdo en este sentido. Pero la proposición no de ley adolece de un defecto, y se lo digo con todo respeto: allí donde su parte dispositiva señala que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impulsar un pacto de Estado por la movilidad se ha olvidado de decir, falta instar al Gobierno a impulsar, de conformidad con las comunidades autónomas, que son competentes en la mayor parte de estas materias, un pacto de Estado por la movilidad. Hablar de pacto de Estado en estas materias, como en otras muchas, sin contar con el beneplácito, el acuerdo o la colaboración de las instituciones que son competentes no deja de ser una falacia. Y eso es de lo que ha advertido el filósofo cuando dice que no supone homogeneidad absoluta. Sí, supone un intento de homogeneizar determinadas políticas a partir de unas intervenciones que no están contempladas en el ordenamiento. Por eso, en principio contemplo abstenerme en esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 14

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Barandiaran. Por el Grupo Euskal Herria Bildu, tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Buenos días. Muchas gracias. A mí me ocurre lo mismo, también me voy a tener que ausentar; me van a disculpar.

En este punto tengo que manifestar nuestro escepticismo ante la posibilidad de que sea un pacto de Estado por la sostenibilidad ambiental, social y económica. Continuamente oímos hablar de agravios interterritoriales, pero no de desagravio social. La política de inversiones que se ha venido desarrollando en el tema, por ejemplo, de la alta velocidad pensando en una clase social concreta nos está llevando a una desinversión en infraestructuras indispensables en lo social, que debería tenerse en cuenta en cualquier pacto en esta dirección. No tiene sentido que este gran pacto haya de basarse en el reparto de líneas de alta velocidad y proyectos de este tipo, que precisamente nos han abocado al desastre que en estos momentos tenemos en infraestructuras. La sostenibilidad ha de ser ambiental, tiene que ser social y tiene que dar servicio a la población, y ha de ser también económica. Pero somos bastante reticentes a pensar que este pacto vaya en esa línea y por eso nos vamos a abstener.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Ruiz de Pinedo. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Muñoz.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidenta.

Nos congratulamos de que el PSOE haya traído a esta Comisión una proposición no de ley sobre la necesidad de un pacto de Estado por la movilidad y no podemos estar más de acuerdo con esta iniciativa. Por eso ya les anticipo que nuestro voto será a favor.

Desde mi grupo parlamentario reivindicamos un gran pacto de Estado por las infraestructuras y la movilidad que despolitice las inversiones en la materia y se comprometa con la eficiencia y la sostenibilidad. Tenemos que garantizar este gran pacto, cuya duración sea superior a una legislatura, que asegure que los criterios de valoración objetiva, estudio de rentabilidad socioeconómica, análisis sobre coste-beneficio, programación y priorización son los ejes centrales de la nueva política de infraestructuras y movilidad de nuestro país; un gran pacto que asegure la estabilidad de la inversión pública en infraestructuras, de forma que no dependamos tanto del momento del ciclo económico, sino que incluso durante los periodos de recesión económica se garantice la eficiencia de la red de infraestructuras.

Sin embargo, pese a que el Grupo Socialista trae esta proposición, resulta paradójico que ellos mismos a finales de 2019 nos hicieran presenciar una vez más un intercambio de cromos cuando el presidente del Gobierno era el postulante y luego se convertía en el presidente del Gobierno. Todo el mundo recordará la vorágine de la investidura, cuando fueron muchas las concesiones a los partidos nacionalistas y populistas que facilitaron que Pedro Sánchez esté hoy en la Moncloa. Las más sonadas son la transferencia de Tráfico a Navarra con el Partido Nacionalista Vasco, y la constitución de una mesa de Gobiernos con Esquerra. Esto denota la naturalidad con la que nuestros Gobiernos han normalizado que en España el desarrollo de las infraestructuras sea fruto del mercadeo de votos a cambio de investiduras y nada más. Ahora llegan los presupuestos e imagino que el señor Ábalos ya está haciendo la lista de infraestructuras que va a intercambiar, como he dicho en la intervención anterior. Se leía este fin de semana en prensa que Ábalos muñe pactos entre bambalinas con Teruel Existe, Nueva Canarias y el Partido Regionalista de Cantabria a través del Ministerio de Transportes, así como con Compromís, el Bloque Nacionalista Galego y Más País.

Por suerte para los españoles, nuestro grupo parlamentario se toma en serio los impuestos que pagan y no pretende entrar en este intercambio. De hecho, presionaremos todo lo que esté en nuestra mano para que no se despilfarre el dinero de las infraestructuras y se cumplan los requisitos de rentabilidad social y económica, y seguiremos apostando por que las inversiones beneficien a la sociedad, no solo a los intereses partidistas y electorales de los partidos.

En resumen, esta es la historia de nunca acabar, donde la política lo impregna todo y pone por delante del bienestar de los ciudadanos el mercadeo.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Muñoz. Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, señora presidenta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 15

Estas es una de esas PNL a las que, sinceramente, es difícil que uno se pueda oponer. Otra cosa es que tengamos más o menos fe en que después se pueda realizar. En todo caso, no vamos a oponernos. Al contrario, van a contar con nuestro voto favorable, esperando que se pueda materializar.

La verdad es que la intervención del portavoz del Grupo Socialista la podríamos suscribir cualquiera de nosotros, pero creo que también hace falta un poco de autocritica. El Partido Socialista ha estado gobernando durante muchos años y habrá caído en la tentación de dibujar sin presupuestar; esperemos que haya un propósito de enmienda. Y cuando hablamos de un pacto de Estado, no lo hacemos sobre un pacto entre los dos o tres grandes partidos del Estado español; obviamente, ello excluiría a una parte importante de las formaciones políticas y de los territorios que hoy configuran el Estado español.

Los principios sobre derecho a la movilidad, cohesión social y territorial, incremento de productividad y competitividad de la economía, sobre todo, así como combatir el cambio climático son objetivos compartidos por mi grupo parlamentario.

Por tanto, no solo van a contar con nuestro voto a favor, sino que, si el Gobierno tiene la sana intención de hacer caso a lo que le dice este Congreso e incluso el grupo mayoritario, nosotros vamos a participar en el impulso de este pacto de Estado. Pero también debe entender el Gobierno que la participación, al menos de este grupo parlamentario, no se puede asimilar a una simple adhesión o conformidad con propuestas que vengan ya cocinadas. Cataluña tiene deficiencias históricas en infraestructuras y movilidad, y en algunos casos no solo por falta de presupuesto, sino de capacidad para ejecutarlo.

En todo caso van a contar con nuestro voto favorable, con nuestra confianza y esperamos que sea una realidad.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias, señor Bel.

Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos, tiene la palabra el señor López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Es oportuna esta proposición no de ley en el marco de la Semana de Movilidad Sostenible, que estamos justamente terminando estos días. Y conviene comenzar reflexionando sobre lo que nos llevó a una política de infraestructuras que dejó autopistas sin coches, aeropuertos sin aviones y trenes sin pasajeros. Creemos que es necesario hacer una reflexión profunda y una autocritica sobre lo que ha sido la política de infraestructuras en este país y repensar la movilidad. Hay informes contundentes, como el de la AIREF, sobre los trenes de alta velocidad que no dejan margen de duda sobre la insostenibilidad de ciertas inversiones.

En ese sentido, hay algunos aspectos que nosotros creemos imprescindibles que se tengan en consideración para forjar ese pacto de Estado. En primer lugar, que el transporte es el sector en España con mayor aumento de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Si somos serios en la lucha contra el cambio climático, es imprescindible abordar una transformación de este sector para conseguir que reduzca sus emisiones y lograr su sostenibilidad. Es un sector fundamental, porque genera muchísimo empleo y además debe servir para articular el territorio en un momento en el que nos preocupa cada vez más la situación de áreas importantes de España que se han dado en llamar la España vaciada. Pero eso requiere de la transformación importante de algunos sectores, comenzando por el sector del ferrocarril. Es imperdonable que en España todavía, después de muchos años denunciándolo, el transporte de mercancías por ferrocarril siga siendo un porcentaje muy pequeño; la mayor parte de las mercancías se siguen transportando por carretera. Por otro lado, estamos asistiendo en los últimos meses al desmantelamiento de líneas de ferrocarril, tanto de cercanía como de media distancia, que están dejando a muchos de esos territorios sin enlace de ferrocarril. Por eso hablamos de repensar el AVE y esas inversiones, porque realmente creemos que no es la forma más social y sostenible de transportar ni la que mejor articula el territorio. Por otro lado, debe tenerse en cuenta que la política de movilidad debe servir para repensar las ciudades, para recuperar las ciudades para las personas y que dejen de estar pensadas para las máquinas.

En definitiva, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley porque entendemos de su importancia y oportunidad.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor López de Uralde.

Quiero recordarles, señorías, que el señor López de Uralde ha tenido que hacer su intervención con un rumor de fondo. Para que esto no vuelva a ocurrir, mantengamos un poco de silencio, por favor.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 16

Finalmente y solo a los efectos de aceptar o rechazar las enmiendas presentadas a esta proposición no de ley, tiene la palabra el portavoz del grupo parlamentario autor de la iniciativa, el señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Estamos trabajando con los distintos grupos que han presentado enmiendas. Supongo que con el Grupo Popular llegaremos a un acuerdo. A partir de ahí se votará la transaccional.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

### — SOBRE PRÓRROGAS EN LA CONCESIÓN DE AUTOPISTAS DE PEAJE CON MOTIVO DE LA COVID-19. DEL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/001191).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Bienvenido a esta Comisión, señor Eritja. Debido a su petición de avanzar su punto del orden del día, ¿prefiere que comencemos con él justo ahora o seguimos con el orden del día establecido y lo hacemos después? (**Pausa**).

Pasamos al punto número 7 del orden del día, proposición no de ley sobre prórrogas en la concesión de autopistas de peaje con motivo de la COVID-19, número de expediente 161/001191, que presenta el Grupo Parlamentario Republicano.

Para la defensa de esta PNL tiene la palabra el señor Eritja, del Grupo Parlamentario Republicano.

El señor **ERITJA CIURÓ**: Muchas gracias, presidenta.

Señorías, a finales de este mes de abril varios medios de comunicación advertían sobre la reclamación hecha al Gobierno por la corporación Abertis sobre prolongar las concesiones de peaje para compensar el descenso de tráfico durante el estado de alarma, un anuncio que se hizo una semana después del reparto de la mitad de los dividendos de sus dos accionistas, Atlantia y ACS. La reclamación se hacía en pleno estado de alarma, y por este motivo nuestro grupo aprovechó la comparecencia en Comisión del ministro Ábalos el 28 de abril para advertir sobre la intención de las corporaciones. En su comparecencia el ministro descartó dicha medida, aunque después hemos visto que ha quedado recogida en el Real Decreto-ley 26/2020, abriendo la puerta a la prórroga del periodo de desprotección por los peajes de las autopistas. En un momento de crisis económica profunda esta medida supone una grave falta de tacto sobre un tema, el de los peajes, que realmente resulta muy sensible.

En Cataluña las vías afectadas serían la AP-7 entre Cambrils, Tarragona, y La Jonquera, Girona, y la AP-2 entre El Vendrell, en Tarragona, y Lleida, y en ambos casos el contrato de concesión expira el 1 de septiembre de 2021. La finalización de dichas concesiones supone, de hecho, una gran oportunidad para deshacer el embrollo viario catalán y poder apostar definitivamente por un modelo de movilidad sostenible, en el que los catalanes y catalanas no tengan que estar pagando mediante peajes infraestructuras que ya han sido sobradamente amortizadas —insisto, sobradamente amortizadas— por unas concesionarias que han repetido beneficios millonarios. Por ejemplo, el tramo de la AP-7 entre Molins de Rei y Martorell ya ha sido pagado más de ochenta veces y sus usuarios aún siguen pagando un precio muy por encima de lo que tendría que ser un precio mínimo, ya que no se trata de pagar unas infraestructuras pagadas varias veces, sino de cubrir —este el quid de la cuestión— los costes de mantenimiento asociados a estas. En ese sentido, el Consejo General de Cámaras de Cataluña, la patronal Cecot y el RACC expresaron ya en el mes de julio su rechazo a la posibilidad de que el Gobierno prorrogara dichas concesiones en las autopistas de peaje. Esas tres instituciones creen que esta medida afectaría negativamente a la competitividad del tejido productivo ante un escenario de reactivación que todo hace prever que será largo y duro y que tendrá un impacto negativo en la renta de empresas y ciudadanos. Si finalmente esa prórroga a las concesionarias sale adelante, como declaraban dichas instituciones, el Estado demostraría más sensibilidad hacia esas grandes concesionarias que hacia los propios ciudadanos y el tejido empresarial, mayoritariamente formado por pymes y pequeñas empresas.

El Gobierno ya presentó un primer Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, para hacer frente al impacto económico y social de la COVID-19 y que las empresas pudieran pedir compensaciones. Finalmente, en el Real Decreto-ley 26/2020, de 8 de julio, de medidas de reactivación económica en los ámbitos de transporte y vivienda, el Gobierno ofrece la posibilidad de prorrogar el periodo de explotación. Es verdad que las empresas tienen que cumplir una serie de requisitos, como, por ejemplo, que el margen bruto de explotación durante la vigencia del estado de alarma no sea positivo o que en ningún caso el Estado paga dinero, sino que ofrecería extender el contrato por un máximo de noventa y nueve días, el periodo equivalente al estado de alarma; que para calcular las pérdidas no se consideren los ingresos y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 17

gastos de inversión o financiación, las moratorias o condonaciones pactadas por el concesionario ni los salarios de los trabajadores en ERTE, o, finalmente, tampoco se permitiría incluir en el margen bruto de explotación las amortizaciones y provisiones acreditadas por las actividades de explotación de la concesión. Por tanto, en el real decreto se limitan bastante y son bastantes rígidas las condiciones con las cuales pueden acceder a algunas de esas concesiones. Pero por eso en la votación del día 22 de julio nuestro grupo se abstuvo, precisamente por no ver clara esta medida, que consideramos que supone abrir la puerta a la prórroga de la concesión de peajes. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

En todo caso —para terminar—, lo que debería hacer el Gobierno sería abrir el debate sobre cuál va a ser a partir de ahora el modelo de gestión, financiación y mantenimiento de las infraestructuras. Este sería el gran debate, ya que lo que venimos arrastrando es un modelo para nosotros especulativo, un modelo que no ha funcionado y que carga sobre un sector de la población unos gastos, unas imposiciones para un supuesto mantenimiento, cuando realmente este ya se ha hecho ya muchas veces.

Por ese motivo hemos querido incluir la propuesta de impulsar los trabajos para la definición de un sistema de gestión y financiación de red de carreteras, autovías y autopistas justo, equilibrado y sostenible. Hablaremos con el Grupo Socialista, y probablemente llegaremos a una transaccional para intentar tirar hacia adelante este proyecto.

Muchas gracias.

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

Pasamos a continuación al turno de enmendantes.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora María Muñoz.

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

Sobre la prórroga de la concesión de autopistas de peaje, Esquerra Republicana trae esta proposición no de ley para hablar de peajes, específicamente de los de la AP-2 y la AP-7, pero lo que de verdad esconden tras este tipo de iniciativas no es otra cosa que la nacionalización de todas las carreteras y la eliminación de las concesiones. Y, por poco que nos guste a cualquiera de nosotros decir a los españoles que igual tienen que pagar por el uso de autopistas, también es cierto que sin los fondos que se ingresan por las concesiones muchas de ellas no se habrían podido construir o ahora mismo estarían en condiciones intransitables.

Ustedes parten de la asunción —y espero que los señores de los partidos del Gobierno nos lo aclaren— de que las concesiones se extinguirán y entonces todas las autopistas serán gratis para todos los conductores que circulen por ellas. Sin embargo, su iniciativa, señoría, tiene básicamente dos problemas. El primero es un problema de planteamiento ideológico general, algo que les pasa en casi todas las iniciativas que hacen: ustedes quieren nacionalizarlo todo, desde las eléctricas, a la energía, a las telecomunicaciones, y ahora también quieren nacionalizar las carreteras. En mi partido, Ciudadanos, en cambio, pensamos que muchas veces la cooperación público-privada o la iniciativa privada pueden ser estupendas precisamente en beneficio de los ciudadanos, que es algo que no entienden ustedes y por eso quieren nacionalizarlo todo, como proponen en esta iniciativa. Y su segundo problema es muy sencillo: falta de presupuesto, señoría. Y es muy preocupante que tenga que ser yo, de todos los que estamos aquí, quien le diga esto. Usted no puede traer aquí una propuesta, porque alguien podría acusarla de populista, sin explicar cómo piensa pagarla. Básicamente, hay cuatro opciones: una es recortar, hacer recortes en hospitales, en educación, en donde quiera para dedicarlos a pagar la carretera, porque no se piense que el Estado hace concesiones para sacar tajada, lo hace porque estas infraestructuras tienen un coste y hay que pagarlo, y, por sorpresa, ese coste sale del bolsillo de todos los españoles de una forma u otra. Por tanto, tienen que explicar cómo pagar esto, porque se va a dejar de ingresar un dinero si estas concesiones desaparecen y el dinero que antes se tenía se dedica a nacionalizar. Y tiene una segunda opción, que es subir los impuestos a los españoles. Ya sabemos que ustedes siempre hablan de subir los impuestos a los ricos, pero ni los impuestos a los ricos podrían costear lo que supone el mantenimiento de nuestra infraestructura viaria concesionada. Y otra opción sería disparar el déficit e incumplir con nuestros socios europeos, y ya sabemos que esto a ustedes no les importa, pero a Bruselas sí, y más ahora que nos van a inyectar ese fondo de 140 000 millones de euros, en parte porque el PSOE y Unidas Podemos o el PP durante los años que han gobernado no han hecho nada para eliminar los problemas estructurales de nuestro país. Es probable que los señores del PSOE —lo tienen en mente pero no lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 18

quieren reconocer— piensen que interesa poner peajes en las carreteras no concesionadas. Explíquelo si traen una iniciativa de este tipo y nos lo aclaran a todos los ciudadanos.

Termino. En mi grupo parlamentario somos partidarios de hacer adjudicaciones si son necesarias cuando toque, haciendo análisis técnico y haciendo análisis de meritocracia de proyectos. Hemos propuesto varias iniciativas al respecto y en algo sí que estamos de acuerdo, y es que no puede haber más extensiones de concesiones, pero únicamente porque necesitamos una revisión clarísima de cuáles son los criterios de las adjudicaciones y un criterio técnico, pero no como el que proponen ustedes, devolviéndolo todo al sector público por norma, como si de esa manera se solucionaran los problemas de adjudicaciones a dedo que hemos tenido en este país.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora Muñoz. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Aranda Vargas.

El señor **ARANDA VARGAS**: Gracias, señor presidente.

Señorías, en el imaginario de cualquier ciudadano de Cataluña que realice desplazamientos por carretera en vías de alta capacidad, al menos de mi generación y la anterior, siempre ha estado presente la existencia de los famosos peajes. Siempre se nos ha dicho que una parte del desarrollo económico de Cataluña ha venido por la existencia de vías de alta capacidad que han permitido la movilidad de personas y mercancías; y, en parte, eso debe ser cierto. Pero también es cierto el hecho de que la amortización de estas vías o autopistas está sobradamente demostrada y de que el horizonte de movilidad debe ser otro y homogéneo en todo el territorio.

Comentaba el portavoz de Esquerra Republicana —y es verdad— que quizá no es el momento aquí de desarrollar un debate sobre la movilidad y sobre el coste de la misma, en términos de uso y mantenimiento, de una óptima red de carreteras, pero ese debate está sobre la mesa; todas sus señorías son conscientes de él y habrá que plantearlo en algún momento.

El Grupo Republicano nos trae una PNL al respecto de las concesiones que están por caducar, y en cuya no prorroga este Gobierno ya se ha comprometido. Al respecto, y como cuestión previa general, también quiero dejar constancia de que el Gobierno de España ha realizado durante estos últimos meses distintas medidas para paliar, como ustedes saben, los efectos sociales y económicos de la COVID, la pandemia que se ha producido en nuestro país. También estas medidas se han propuesto en los ámbitos sectoriales y profesionales que nos tocan en esta Comisión, como son las infraestructuras viarias y ferroviarias. Por ello, sí quisiera dejar constancia en mi intervención de mi agradecimiento y el de mi grupo al ministerio por su dedicación estos meses para paliar los efectos de la COVID en el sector. Se ha actuado bien, se ha actuado en cada momento, atendiendo al sector, a los afectados y con medidas eficaces.

Señorías, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es consciente de que los distintos sistemas de gestión que coexisten en la actualidad en la red de carreteras del Estado están produciendo desequilibrios y ciertos agravios territoriales. En Cataluña lo sabemos bien y agradecemos la sensibilidad y el compromiso que este Gobierno tiene con el fin de las concesiones de peaje en Cataluña. Por cierto —me permitirán sus señorías—, una sensibilidad y un compromiso que también quisiéramos ver en la Administración catalana competente con los peajes de titularidad de la Generalitat, cuando al finalizar las concesiones de autopistas estatales queden vigentes solo aquellos que tienen competencia autonómica, como son, por ejemplo, los peajes en la actual C-32 y C-16.

Decía que, gracias a este compromiso del Gobierno y a esta consciencia, nos consta que se está analizando la implementación de un nuevo modelo de homogeneización de los distintos modelos de gestión de vías de alta capacidad. Por ello, no cabe duda del compromiso del Gobierno de no continuar prorrogando concesiones de autopistas suficientemente amortizadas, como lo demuestra el hecho de la finalización, en recientes fechas, de la AP-1, de la AP-4, y en Cataluña del tramo de la AP-7, entre Tarragona y Alicante. Este compromiso se ha visto reflejado; por eso, a veces, los hechos son demostrables.

Finalizo, señor presidente. Compartiendo la reflexión, el fondo y la intención de la PNL del Grupo Republicano, y dado que estamos trabajando en las enmiendas que se han propuesto, este grupo votaría favorablemente a la misma en los términos de la transacción.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 19

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

Para la fijación de turno de posición, y habida cuenta de que no se encuentran en la sala ni el Grupo Parlamentario Mixto ni el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu ni el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el señor Bel Accensi, por el Grupo Plural.

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

Nosotros vamos a votar a favor de la transaccional en los términos que se están planteando. De hecho, nuestro grupo y yo mismo planteé hace pocos días preguntas escritas al Gobierno en este sentido. Porque es verdad lo que explicaba el portavoz de Esquerra Republicana: si uno escucha las manifestaciones del Gobierno, no tiene duda; pero, si uno aprecia cuáles son los reales decretos que va aprobando, pues te puede asaltar alguna duda. Por lo tanto, lo más claro es una pregunta escrita o un posicionamiento también del Congreso en este sentido. Me parece útil y, de hecho, necesario; y yo creo que viene tarde la enmienda que presenta el Grupo Socialista. Estos trabajos de definición de la gestión y de la financiación de la red de carreteras del Estado de forma justa, equilibrada y sostenible tendrían que estar encima de la mesa y tendrían que ser una realidad desde hace tiempo.

Voy a contestar al portavoz del Grupo Socialista, cuando pedía la misma sensibilidad al Gobierno de Cataluña en relación con las autopistas que tiene concesionadas. La situación no es exactamente la misma. Le quiero recordar que vence ya la concesión de estas autopistas, vence la concesión renovada de algunas en diferentes ocasiones. Por tanto, están completamente amortizadas. En todo caso, el Gobierno de la Generalitat ha sido de los pioneros en impulsar sistemas y poner en debate sistemas de definición y financiación de estas infraestructuras; lo saben, y no ha sido suficientemente recogido por parte del Gobierno del Estado, pero sí por parte del Parlament de Catalunya. Por tanto, estas concesiones, en la medida en que exista este sistema alternativo, podrían finalizar antes de lo que la misma concesión fijaba. Pero no comparen la situación de la AP-2 y de la AP-7 con la C-32, por ejemplo, porque no está vencida.

En todo caso, vamos a votar favorablemente. Y esperemos que, efectivamente, el Gobierno nos ponga encima de la mesa de esta Comisión cuáles son sus propuestas para financiar y gestionar, no solo estas autopistas que van a finalizar y las que han finalizado, sino el resto de la red de carreteras de alta prestación.

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

Por parte del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra la señora López. Gracias, señora vicepresidenta.

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

Como diputada, me consta ya el compromiso de este Gobierno con lo que es una fiscalidad justa, una movilidad sostenible y políticas sostenibles. Así que agradezco a Esquerra que traiga este punto a esta Comisión; un punto realmente de izquierdas y progresista, como este Gobierno que tenemos la oportunidad de tener en España.

También quiero agradecer a Esquerra hablar de políticas sostenibles, pero no en términos solo monetarios, como plantean ellos, sino también ambientalmente, como ha dicho el señor Eritja en su intervención. Porque la sostenibilidad no trata solo de quién paga más o quien paga menos; se trata de que no pague el planeta y de que no paguen nuestras generaciones futuras. Obviamente, sí, justicia social, que paguen más los que más tienen; en fiscalidad ambiental, que pague más quien contamine más; y en equidad territorial, que me parece que es a lo que se refería usted, cuando decía que no paguen más los catalanes.

La sostenibilidad implica gestionar el territorio. Si hablamos del futuro de nuestras autopistas, tenemos que ver cómo gestionamos el territorio en el que están estas autopistas. En los casos que usted plantea en su proposición, está la AP-7, en el tramo norte de Girona, y está la A-2, en su paso de Lleida hasta la zona de El Vendrell. En el primero de los casos, vale, sí, finalización de la concesión, gestión pública, obviamente, de esta carretera, pero digamos no al desdoblamiento del tramo norte en su totalidad de la AP-7 en su paso por Girona. Esto es un desastre para el territorio, no hay sitio y es absurdo porque los trazados son paralelos. Igualmente sucede en el caso de Lleida, aunque aquí me sorprende un poco, porque en 2015, cuando todavía teníamos el Gobierno del PP en el Gobierno estatal y ya estaban en el Gobierno de Cataluña sus compañeros de Junts —la Generalitat hizo un acuerdo—, se tuvo la oportunidad de reducir la siniestralidad de la N-240, pero la Generalitat, Junts, por intereses imagino que privados y personales, solo desvió el tráfico desde Borges, cuando lo que le conviene es desviar el tráfico de la N-240 hasta la A-2 desde Lleida, porque ahí están los tramos con más siniestralidad.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 20

Nosotros vamos a apoyar lo que ustedes presentan, obviamente; vamos a apoyar esta propuesta en el sentido en el que se plantea, pero tengamos en cuenta el futuro del territorio y de las personas.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora López. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Vega Arias.

El señor **VEGA ARIAS**: Buenos días.

Voy a ser breve, dada la necesidad que tenemos de tiempo. El Grupo Parlamentario VOX va a votar a favor de la proposición no de ley en sus propios términos; es decir, no ampliar la prórroga de la AP-2 y la AP-7 ni ampliar las tarifas y precios de la AP-7 y de la AP-2. Claro está, siempre que sea cierto lo que manifiesta la proposición no de ley en sus fundamentos: que ya se ha pagado más de ochenta veces. Nosotros no hemos podido comprobar el grado de amortización, con lo cual tenemos que dar por válido lo que viene manifestado en los fundamentos de la proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señor Vega. Por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, señor presidente.

Señorías, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Cataluña plantea que se inste al Gobierno de España a que no se amplíe ni prorrogue en ningún caso las concesiones de la AP-2 y de la AP-7 y que no se amplíen en ningún caso las tarifas y precios de los peajes de estas mismas autopistas hasta que finalice la concesión. Nosotros estamos de acuerdo con esta petición, que además viene a coincidir con lo que, gobernando el Partido Popular, en el Pleno del Congreso de 13 de diciembre de 2016, por una mayoría de la Cámara de 340 votos y un solo voto en contra, ya se aprobó en su día, porque realmente, como aquí bien se ha dicho, estas autopistas tienen su plazo de vencimiento de la concesión a punto de concluir.

Pero la cuestión de fondo por la que Esquerra trae esta iniciativa a esta casa es porque, como consecuencia del Estado de alarma y de los efectos negativos que la pandemia ha tenido sobre el conjunto del país, el Gobierno, en sucesivos reales decretos —primero en el Real Decreto-ley 8/2020, después en el 17/2020 y, posteriormente, en el 26/2020— ha introducido la posibilidad de que las concesionarias de las autopistas puedan solicitar compensaciones para lo que se entiende superar el reequilibrio económico alterado como consecuencia de estas circunstancias. Es muy discutible realmente si esta ampliación de la duración inicial que se propone en las normas gubernamentales hasta un máximo del 15% la modificación de las cláusulas de contenido económico es una pretensión justa porque las consecuencias de la pandemia las han vivido absolutamente todos los españoles y muy especialmente los conductores y usuarios que por las autopistas han dejado de circular como quisieran haberlo hecho porque simplemente su actividad económica estaba suspendida, paralizada o limitada. Y habrá que preguntarse si es realmente justo y proporcionado que grandes empresas, que obtienen enormes beneficios como consecuencia de los peajes que cobran, deban ser solicitantes de un reequilibrio. Por lo tanto, en la tramitación parlamentaria de esos proyectos de ley habrá que moderar y determinar el alcance de estas normas.

Esta iniciativa se refiere a Cataluña, pero esta problemática es general de todas las autopistas del Estado; en Galicia, por ejemplo, la autopista del Atlántico AP-9 cuenta con unos peajes ya muy caros y con unos plazos de concesión excesivamente ampliados, y creemos que hay que mirar las cosas más desde la perspectiva de los usuarios que desde la perspectiva de las empresas.

No obstante lo cual, nosotros vamos a apoyar esta iniciativa y estamos de acuerdo en que estudiemos en esta legislatura el modelo de gestión de las carreteras en nuestro país. Debemos hacerlo intentando procurar el consenso y el equilibrio entre las diferentes administraciones que se ven implicadas.

Termino haciendo la misma reflexión que hacía el portavoz del Grupo Socialista: es bueno que aquellas administraciones autonómicas que tienen titularidad de carreteras —como es el caso también de la Generalitat de Cataluña—, que tienen autopistas, reflexionen sobre si es razonable en su territorio subir los peajes de una manera tan alta como se suben y prorrogar o ampliar los plazos concesionales, como en alguna de esas autopistas ha tenido lugar.

Muchas gracias, señor presidente.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 21

Finalmente, y a los solos efectos de aceptar o rechazar las enmiendas presentadas a la proposición no de ley, tiene la palabra el portavoz del grupo parlamentario proponente, el señor Eritja.

El señor **ERITJA CIURÓ**: Gracias, presidente.

Rechazamos las enmiendas presentadas por Ciudadanos y, en todo caso, estamos a la espera de hacer una transacción con el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Perfecto, muchísimas gracias.

Damos por terminado este punto y procedemos al relevo de la Presidencia. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, vicepresidente, Garcés.

### — RELATIVA A LA ADOPCIÓN DE ACUERDOS DE CONECTIVIDAD AÉREA ENTRE ESPAÑA Y OTROS PAÍSES A FIN DE HACER FRENTE A LA CRISIS PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV-2 (COVID-19). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/000856).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señorías, continuamos con el punto 3 del orden del día, proposición no de ley relativa a la adopción de acuerdos de conectividad aérea entre España y otros países a fin de hacer frente a la crisis provocada por el virus SARS-Cov-2. Número de expediente 161/856. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. Para defender esta PNL tiene la palabra la señora Patricia de las Heras, del Grupo Parlamentario VOX.

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

El transporte aéreo es uno de los sectores más afectados y ha tenido una caída del 95% en vuelos y un 99% en pasajeros respecto al mismo periodo de 2019. Además, un 82% del total de turistas extranjeros eligió la vía aérea como forma de entrada en nuestro país y no podemos olvidar que el turismo genera 150 000 millones de euros al año, suponiendo un 12% del PIB y generando casi 3 millones de puestos de trabajo, es decir, casi un 13% del empleo total en España, alcanzando incluso hasta un 40% en determinadas provincias donde el turismo es la actividad por excelencia, como resulta en Baleares y Canarias. Pero, además, tanto en estas dos provincias como en zonas como pueden ser la Costa del Sol, en Málaga; la Costa de la Luz, en Cádiz; la Costa Brava y la Costa Dorada, en Cataluña; la Costa Blanca, en Alicante, entre otras muchas, si cae el sector aéreo, caen los comercios y cae el transporte por carretera. Sin embargo, la opinión del Gobierno es que el turismo es un sector precarizado y de poco valor añadido, según su ministro de Consumo. Preguntémosnos cómo va a ser un sector precarizado la industria que ha hecho de Baleares una comunidad inmensamente rica. Así nos va. Por ejemplo, debo decir que en Ibiza, antes de que llegara el turismo, no había ni para comer, la gente se marchaba, se marchaban porque no tenían qué comer. Y volveremos a lo mismo con este Gobierno.

Haciendo gala de dicha afirmación, el actual Gobierno ha intentado intencionadamente destruir el turismo en España por todos los medios y, consecuentemente, la economía y el empleo. ¿Por qué digo esto? Porque, cuando mi grupo parlamentario presentó esta iniciativa que hoy se debate, en el mes de mayo y por orden de Sanidad se estableció una cuarentena obligatoria de catorce días a los turistas que llegaran del extranjero. En lugar de corredores seguros para evitar contagios y permitir la recuperación económica, veto total. ¿Qué turista iba a querer venir a nuestro país siete días para guardar una cuarentena de catorce? Mientras el 13 de mayo la Comisión Europea establecía recomendaciones para viajes entre países europeos sobre la base de criterios epidemiológicos, capacidad de medidas de contención y prioridad de zonas turísticas especialmente, el Gobierno de España, a los escasos dos días de aquellas recomendaciones, se limitó a bloquear el turismo. ¿Por qué quiere el Gobierno empobrecer a los españoles? Esta es la pregunta.

Este grupo parlamentario ya lo advirtió cuando el 21 de mayo a la escasa semana de todo aquello, solicitó el establecimiento de un corredor seguro con Baleares habida cuenta de que el nivel epidemiológico todavía era muy bajo, y todo ello sobre la base de las recomendaciones europeas con medidas de contención del virus, pruebas PCR y cualesquiera que garantizaran la salud de los ciudadanos. Como siempre, un paso por delante; avanzamos que España estaba haciendo el ridículo estableciendo restricciones a terceros países, cuando había sido el epicentro del virus por su nefasta gestión, y que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 22

serían los terceros países los que finalmente acabarían estableciendo restricciones a España por ser el país con mayor tasa de contagios y mortalidad. Así ha sido, según la información publicada por el propio Ministerio de Asuntos Exteriores el 18 de septiembre —hace escasos tres días— los países que actualmente exigen algún tipo de cuarentena a viajeros procedentes de España es nada menos que esta lista inmensa, es decir, casi todo el mundo. **(Muestra diferentes documentos)**. Los que han establecido algún tipo de cuarentena son: Bahamas, Bélgica, Benín, Bosnia Herzegovina, Camboya, Corea del Sur, Ecuador, Eslovaquia, Eslovenia, Etiopía, Finlandia, Georgia, Granada, Haití, Irán, Irlanda, Islandia, Islas Cook, Jordania, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Nauru, Níger, Noruega, Países Bajos, Papúa Nueva Guinea, Catar, Reino Unido, República Checa, Suiza y Uzbekistán. Otra larga lista llena los países que directamente vetan, es decir, prohíben a viajeros de España, entre los cuales encontramos: Marruecos, Argelia o Mauritania. Parece irónico que los países que nos tienen prohibida la entrada al suyo invadan a diario nuestras costas; ahí está la debilidad internacional de España.

En definitiva, para evitar que este Gobierno culmine su cambio de régimen y nos convierta no solo en el país con mayor tasa de contagio y de muertes, sino también en el más pobre, debemos reactivar la economía. Con las restricciones y vetos impuestos por medio mundo, resulta totalmente inviable la recuperación de uno de los sectores que más riqueza generan en nuestro país. Por ello, el Grupo Parlamentario VOX considera imprescindible y urgente el establecimiento de acuerdos con terceros países para favorecer la conectividad y reactivar el flujo de transporte aéreo y evitar así el veto y cuarentena impuestos a España, sustituyéndolos por protocolos sanitarios como podrían ser las pruebas PCR, las serológicas, el control de temperatura o las que se consideraran necesarias. Los acuerdos podrían establecerse inicialmente con el Reino Unido como principal emisor de turistas, así como con la Unión Europea, con especial atención en Alemania y Francia para, posteriormente, ir ampliando con el resto de países. Era difícil hacerlo peor; hemos pasado de ser el país que establecía restricciones a ser el país repudiado por todo el mundo. El Gobierno atribuye a la oposición un carácter crítico y poco colaborativo como excusa para justificar la ruina intencionada a la que nos lleva su nefasta gestión, pero es que no se puede ayudar a quien quiere destruir España.

Esta es nuestra aportación. Veamos si votan a favor del bienestar del pueblo, de la reactivación de la economía y del empleo o si se confirma su único deseo del cambio de régimen a favor de la ruina de los ciudadanos. Claro, ya sabemos que los gobernantes están a gusto en su chalet y de vacaciones en palacios, pero que luego no digan que no aportamos soluciones. Ustedes no quieren soluciones, quieren ruina. Tenemos el enemigo en el Gobierno y luego preguntan si hay motivos para la moción de censura.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora De las Heras.

Pasamos ahora al turno de los grupos que han presentado enmiendas. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra de nuevo la señora Muñoz.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, vicepresidenta, de nuevo.

Esta PNL se ha quedado obsoleta en algunos de sus puntos y nuestro grupo ha presentado enmiendas para actualizar la parte dispositiva, ya que desafortunadamente estamos en una situación significativamente peor de la recogida en esta iniciativa y esperamos que las enmiendas se tengan en cuenta por el grupo proponente. Aun así, votaremos a favor.

Como decía, esta iniciativa ha envejecido realmente mal porque ahora la mayoría de los países europeos han impuesto cuarentenas obligatorias a los viajeros procedentes de España y en muchos de ellos una prueba PCR. Ya queda lejano el momento en el que España decretó una cuarentena para los viajeros procedentes desde el Reino Unido, actuación que, por otro lado, desde nuestro grupo parlamentario denunciábamos porque supuso un importante error que desencadenó la reacción del Gobierno británico.

La emergencia sanitaria provocada por la pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto histórico en el sector turístico español, que supone en torno a un 12% de nuestra riqueza nacional y un 13% del empleo, así como en el sector de la hostelería y de la restauración, que también suponen una pieza clave en nuestra economía y en la vida de muchas familias. Según el Instituto Nacional de Estadística, en abril de este año, España perdió más de 7 millones de visitas turísticas que, a unos mil euros por persona de gasto medio que realizan los turistas en nuestro país, supone una pérdida de al menos 7000 millones de euros para nuestra economía. Además, la patronal Exceltur ha actualizado en los últimos días sus previsiones de pérdidas anuales y estima que pueden perderse más de 98 700 millones de euros en todo 2020, y cifraba en 823 000 los empleos perdidos a fecha de julio, en plena temporada de verano.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 23

Después de meses de confinamiento, la política del Gobierno ha sido errática respecto a la apertura de fronteras, con malentendidos tanto con Francia como con Portugal, y estableciendo medidas unilaterales contrarias a las medidas recomendadas por la Comisión Europea para restablecer la movilidad en el espacio Schengen. A su vez, el Gobierno ha tenido una dejación de funciones diplomáticas a la hora de asegurar a nuestros socios europeos que España era un país seguro para el turismo. Esta decisión, que llevó a Reino Unido a imponer una cuarentena obligatoria a los ciudadanos que volvieran desde España, dio la puntilla a la temporada; decisión que no estaba basada en criterios epidemiológicos puesto que nuestra tasa de incidencia de la pandemia a nivel nacional era en ese momento inferior a la de Reino Unido. Como resultado, 128 000 británicos, la primera nacionalidad entre los turistas extranjeros que visitan España, cancelaron sus vacaciones en nuestro país perdiendo en torno a 145 millones de euros. Este es un fracaso diplomático, al que se suman las cancelaciones del turoperador TUI, que ya en julio decidió retirar sus paquetes de viajes en todo el territorio nacional, excepto Baleares, para los ciudadanos británicos, y que hace una semana decidió cancelar también todos los paquetes para los turistas alemanes que viajaran a todo el territorio nacional, excepto a Canarias.

Finalmente, países como Suiza, Bélgica, Países Bajos y hasta más de ciento sesenta países, han emitido restricciones en las últimas semanas que afectan a viajeros españoles o a turistas extranjeros que tenían intención de visitar nuestro país. La propia Organización Mundial de la Salud ha advertido en los últimos días que este tipo de restricciones se deben a la mala gestión que el Gobierno de España está haciendo de los rebotes que estamos sufriendo en nuestro territorio. Además, el Centro Europeo de Control y Prevención de Enfermedades sitúa a España como el país de la Unión Europea que peor está conteniendo la segunda ola de contagios de la COVID, con el impacto que esto tiene en nuestra imagen y en nuestra reputación en el exterior. Por tanto, la negligencia y dejación de funciones del Gobierno es clara a la hora de gestionar estos últimos meses, tanto desde el punto de vista sanitario como desde el punto de vista de competitividad de nuestro sector turístico y de la acción diplomática para atraer visitantes desde el exterior. Así lo demuestran las cifras de pérdidas del sector como las restricciones impuestas a ciudadanos españoles y los datos de los principales organismos internacionales.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Muñoz.

Pasamos a los turnos de fijación de posiciones. Vista la asistencia de los distintos grupos, pasamos directamente al Grupo Plural. **(Pausa)**. ¿Renuncia a su turno de palabra? **(Pausa)**. Gracias. ¿Está el señor Eritja, del Grupo Parlamentario Republicano? **(Pausa)**. Tampoco. De acuerdo. Pasamos al Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Tiene la palabra el señor Juanxo López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, presidenta.

Seré muy breve. Nos parece que esta proposición no de ley es completamente extemporánea, se ha quedado absolutamente caduca porque la situación de hoy no es la situación que había en mayo, cuando se registró, y nuestro voto será contrario. Pero, si además de presentar una PNL extemporánea, se adoba con decir que quien vote en contra quiere destruir España y llevarla a la ruina, todavía con más firmeza votaremos en contra porque realmente nos parece que lo que está haciendo el Grupo VOX es simplemente intentar crear un ambiente, bastante fracasadamente, para su moción de censura, pero no le importa en absoluto ni el sector turístico ni la economía de nuestro país.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor López de Uralde.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso tiene la palabra el señor Andrés Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señora presidenta.

Vaya por delante que vamos a apoyar desde mi grupo parlamentario esta proposición no de ley porque tiene mucho que ver con lo que llevamos planteando desde que la apertura del espacio aéreo después de la declaración del estado de alarma se realizó. Hay que establecer garantías higiénico-sanitarias y proteger los aeropuertos a efectos de que no pase lo que ya había pasado en el mes de febrero, y es que los aeropuertos españoles, especialmente Barajas, se convirtieron en un coladero del virus. Por tanto, hay que establecer protocolos sanitarios, como digo, acuerdos de reciprocidad y por supuesto pruebas PCR en origen, algo que por cierto la presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, con absoluta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 24

lealtad ya le propuso al Gobierno de España. ¿Y saben ustedes cuál fue la reacción del Gobierno? Que el ministro Ábalos nuevamente se paseó por Barajas, en esta ocasión para insultar a la presidenta de la Comunidad de Madrid, que, como digo, había hecho una propuesta con absoluta responsabilidad y con absoluta lealtad.

El Gobierno se ha basado únicamente en las recomendaciones de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, que pide solo tres cosas: la declaración responsable de no estar infectado, en el caso de los viajeros internacionales; el control de temperatura y algo tan poco riguroso como el control visual del pasajero. El 80% del turismo viene vía aérea a nuestro país, fundamentalmente de países con los que hay que establecer acuerdos de reciprocidad, como es el caso de Francia, Alemania y Gran Bretaña, que establece esta propia iniciativa. Por tanto, entendemos que son fundamentales las pruebas PCR en origen, el pasaporte de estar en perfectas condiciones, el pasaporte inmunitario, y, por tanto, establecer esos corredores sanitarios con terceros países.

AENA gestiona un total de cuarenta y cinco aeropuertos en todo el territorio español y ahora, sin embargo, tarde y mal, adopta la postura que llevamos planteándole desde hace meses, que es la exigencia de las pruebas PCR en origen. Pero lo hacen únicamente para los aeropuertos canarios y yo les tengo que preguntar ¿qué pasa con el resto de los aeropuertos? ¿Qué pasa con Barajas y con los cuarenta y cuatro aeropuertos españoles restantes? ¿Esos no tienen la posibilidad de establecer ese protocolo sanitario? ¿Esos van a seguir siendo un coladero del virus?

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Lorite. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Sarrià.

El señor **SARRIÀ MORELL**: Gracias, presidenta. Buenos días.

En primer lugar, el Grupo Socialista comparte el impacto que las medidas de restricción de la movilidad en el tráfico aéreo tienen sobre el propio sector y, por supuesto, sobre el turismo; otra cosa son la cantidad de desastinos que acabamos de oír, pero que no aparecen en una iniciativa que, por supuesto, como se ha indicado ya, está caducada desde mediados del pasado junio, puesto que hace referencia a unas medidas que dejaron de estar en vigor el 21 de junio.

Desde el inicio de la pandemia el Gobierno de España ha abordado en este ámbito el desafío de proteger a la ciudadanía y, al mismo tiempo, mitigar los efectos socioeconómicos que las medidas tomadas, sin duda, tenían, y ello —no hay que obviarlo— en un contexto internacional muy complejo y en el que, lógicamente, había que actuar con dinamismo y con criterios cambiantes, no solo por el Gobierno español, sino en el conjunto de la Unión Europea. En este sentido, el propio Real Decreto de 8 de julio establece incorporar a nuestro ordenamiento jurídico las directrices adoptadas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, que, curiosamente, el representante del Partido Popular desprezaba como poco efectivas, pero que son precisamente las que en puntos de la PNL se presentan: que nos coordinemos con nuestros socios europeos, con la Comisión Europea y con el propio Reino Unido.

Por supuesto, estamos ante una situación cambiante y dinámica, pero de lo que no se puede dudar es de que todos los esfuerzos del Gobierno de España iban y van encaminados a recuperar en cuanto sea posible la mayor normalidad que la situación sanitaria permita, tanto en España como en el resto de nuestros socios europeos, Reino Unido incluido. Por eso, el Gobierno sigue trabajando con el resto de países de la Unión, con la Comisión y también con el Reino Unido para consensuar unos indicadores comunes basados en evidencias científicas no especulativas y que eviten, entre otras cosas, cuarentenas generalizadas. Es por ello que, a pesar de la extemporaneidad de la iniciativa y de su evidente caducidad, podemos compartir la preocupación expresada —evidentemente, no con las palabras que han sido adobadas—, y nos vamos a abstener en la votación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Sarrià.

Finalmente, a los efectos de aceptar o rechazar la enmienda presentada a esta proposición no de ley, tiene la palabra la portavoz del grupo parlamentario autor de la iniciativa, señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Sí, vamos a llegar a una transaccional.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias y disculpen, pero procedemos otra vez al cambio de Mesa. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 25

- **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INICIAR UNA MESA DE DIÁLOGO CON TODOS LOS AGENTES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE VIAJEROS POR CARRETERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000986).**

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

Vamos a continuar con el cuarto punto del orden del día: debate de la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a iniciar una mesa de diálogo con todos los agentes del sector del transporte de viajeros por carretera, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista.

En defensa de la proposición no de ley, tiene la palabra el señor Casares. Adelante.

El señor **CASARES HONTAÑÓN**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

La pandemia ha traído consecuencias durísimas desde los puntos de vista sanitario, social y económico, como hemos visto durante los últimos meses. Uno de los sectores más afectados en nuestro país es el sector del transporte en todas sus dimensiones. La propuesta que nos trae hoy aquí se refiere particularmente al sector del transporte colectivo de viajeros por carretera, que ha estado muy afectado durante los meses del estado de alarma por la fuerte reducción de la movilidad necesaria para combatir el virus de la COVID-19, que ha traído consigo una fuerte reducción de la actividad económica y de las cifras de negocio del sector, que todavía a día de hoy continúa, debido a la fuerte reducción de sectores asociados al transporte de viajeros, como el turismo —que hemos visto y analizado en esta Comisión—, pero también de otros muy próximos a él y que tienen una repercusión especial, como son el transporte discrecional o el transporte escolar. Y aprovecho el momento, por cierto, para dar las gracias a los miles de trabajadores y trabajadoras del sector y a las empresas que, en condiciones muy complicadas, durante todo este tiempo han asegurado los servicios públicos del transporte en estas circunstancias.

En este contexto, señorías, han sido muchas las medidas que el Gobierno de España ha tomado para ayudar al sector del transporte y, en particular, al sector del transporte colectivo de viajeros por carretera. Ahí están medidas como los ERTE, a los que miles de trabajadores del sector se han acogido durante todos estos meses y a los que todavía hoy, como medida de protección del empleo, muchos siguen acogidos; o la prestación por cese de actividad, a la que se han acogido miles de trabajadores autónomos; o la línea de avales públicos del ICO, de la que se han beneficiado miles de empresas del sector y que les ha permitido formalizar miles de operaciones para inyectar y garantizar liquidez. También hay muchas medidas específicas que el Gobierno de España ha tomado directamente relacionadas con el sector del transporte; por ejemplo, el fondo de 800 millones de euros para el transporte público en las comunidades autónomas o el diseño de un fondo de hasta 400 millones de euros para el transporte urbano en los municipios, a los que el Gobierno de España está empeñado en sacar adelante, a pesar de la negativa a ese real decreto que permitía a los ayuntamientos disponer de este fondo. Asimismo, el Gobierno de España ha aprobado un real decreto-ley, el 26/2020, específico de medidas de reactivación económica para los ámbitos el transporte y la vivienda, que tiene como objeto, entre otros, restablecer el equilibrio económico de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros; o la moratoria en el pago de las cuotas de préstamos de *leasing* y *renting* para los vehículos dedicados al transporte discrecional de viajeros en autobús, medida que puede llegar a suponer aplazamientos de cerca de 250 millones de euros en apoyo al sector; o, por ejemplo, la prórroga de tres meses de la validez de las ITV que terminasen entre el 21 de junio y el 31 de agosto. A esto hay que sumar muchas otras medidas que se han tomado en otros sectores, como la reducción de las cargas administrativas, moratorias fiscales, aplazamientos, etcétera, que han beneficiado a muchísimas empresas del sector y a los trabajadores. Ustedes serán conscientes de ello, cada uno en su comunidad autónoma. Por ejemplo, en la mía, Cantabria, han sido mucha las empresas del sector que hoy todavía siguen con su actividad gracias a toda esta red de seguridad pública que ha puesto en marcha el Gobierno de España. Y todo esto lo hemos hecho siempre en diálogo continuo con el sector, como no podía ser de otra manera.

Sin embargo, señorías, las dificultades específicas de este sector van a continuar, no han terminado. Son momentos muy difíciles para muchos sectores, para muchas familias, pero también para el sector del transporte. Y por eso será clave seguir tomando medidas en el presente y en el futuro en apoyo del sector y contando con él. No se pueden tomar medidas sin contar con el sector, y por eso creemos que es en el ámbito del Comité Nacional del Transporte por Carretera donde debemos entender ese diálogo continuo para apoyar al sector. Para ello serán básicos el apoyo y la unidad de todas las fuerzas políticas representadas en esta Cámara, porque, como decía, vienen todavía meses muy complicados, pues la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 26

reducción de la movilidad va a continuar bastantes meses, mientras siga presente el virus de la COVID-19. Por tanto, hace falta colaboración y lealtad institucional entre todas las fuerzas políticas, entre todas las administraciones —Gobierno de España, comunidades autónomas y ayuntamientos— para seguir tomando medidas, y esta proposición no de ley va en ese camino. Por eso consideramos fundamental tener la unidad de esta Cámara para negociar y seguir trabajando en el marco del diálogo continuo con el sector del transporte de viajeros por carretera en autobús.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Han presentado enmiendas el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario VOX. Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Figaredo.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias, señor presidente, y muchísimas gracias también al anterior interviniente.

Nos encontramos con una PNL que es absolutamente genérica. La exposición que ha hecho el señor del Partido Socialista no es más que una alabanza a las medidas que ya ha tomado el Partido Socialista. Aparentemente, suena muy razonable, pero la realidad es que la PNL que traen hoy a esta Comisión es absolutamente genérica y, si la aprobásemos, si quedase aprobada por el Congreso, no tendría ningún efecto práctico. La realidad es que solo dice: insta al Gobierno a continuar el diálogo. Esto genera dudas, porque si ese diálogo ya existe, ¿por qué tiene el Congreso de los Diputados que instar al Gobierno a continuarlo? Si ese diálogo ya existe, ya se ha producido, no es necesario que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a nada. Es más, si eso fuese así, esta PNL sería totalmente inútil, en la medida en que no hace más que avalar algo que ya existe. Por lo tanto, sugerimos que se elimine ese continuar el diálogo, primero, porque es una alabanza directa al Gobierno, que creo que no es cuestión del Congreso de los Diputados hacer, y segundo, porque se le daría un carácter más genérico a abrir el diálogo.

Por otro lado, presentamos una segunda enmienda que trata de centrar un poco los objetivos de esta PNL. La clave es que ese diálogo se concrete en un plan estratégico para el transporte de pasajeros por carretera, un plan a corto, medio y largo plazo que confiera previsibilidad al sector. Creemos que esta cuestión que introducimos y que proponemos al Partido Socialista que acepte es lo suficientemente genérica, pero específica a su vez, para centrar un poco la PNL. Es neutra, no es partidista y lo que busca no es comprometer ayudas, no es comprometer el presupuesto, sino únicamente dar previsibilidad a un sector que necesita anteponerse a las medidas que se vayan adoptando para así poder adaptarse a la nueva situación que se vaya produciendo, nueva situación a la cual se refieren expresa y profusamente en la proposición no de ley. Por lo tanto, parece muy justo que a este sector del transporte por carretera se le dé la información con adelanto suficiente para que pueda capear el temporal de la mejor manera posible. Creemos que es una propuesta de enmienda muy razonable y que esperamos que el Partido Socialista apoye y se funda en una transaccional.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Cruz-Guzmán.

La señora **CRUZ-GUZMÁN GARCÍA**: Gracias, presidente.

Señorías, el transporte supone un 4% del PIB español y, efectivamente, pasa por uno de sus peores momentos. Las pérdidas se cuentan ya en miles de millones de euros y el Grupo Socialista nos trae una proposición no de ley para debatirla en esta Comisión, que titula: mesa de diálogo para el transporte colectivo por carretera. Este es un sector que unifica 3500 empresas y que da 100 000 puestos de trabajo. Está muy bien darle las gracias, pero yo creo que necesitamos darle medidas para que esos ERTE no se conviertan en los temidos ERE dentro de unos meses.

Es una PNL de grandes titulares, pero también de un gran vacío de medidas, y el sector se merece medidas concretas. Llevan seis meses dialogando, dialogando con nuestro grupo político, con el resto de los grupos de la Cámara y me consta que con el Gobierno. De hecho, el diálogo que proponen es la base de nuestro sistema democrático y nosotros nunca renunciaremos a él como herramienta útil para llegar a consensos. Pero después de estos seis meses el Gobierno también ha adquirido numerosos compromisos, como el que mandaba firmado por carta, en julio, al Comité Nacional del Transporte por Carretera, para evitar la huelga del 28 de julio, compromisos que aún no han visto la luz. Este diálogo, como decía, está

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 27

bien, pero el sector está ávido de medidas concretas, cronogramas y acciones por parte del Gobierno. Por eso nuestro grupo ha presentado enmiendas a esta proposición no de ley que esperamos tengan en consideración, porque para los 17 500 autobuses que llevan parados seis meses el diálogo no es suficiente, ni lo es para los ayuntamientos que esperan ese fondo de compensación, que me alegra que el Partido Socialista vea como un hecho, porque Abel Caballero, desde la FEMP, teme que no se incorporen en el nuevo decreto, y así lo exponía la semana pasada. Esos 275 millones, que aún están en el aire, esperamos que, de verdad, el Partido Socialista los vuelva a recuperar, porque el transporte no tiene acceso a esos 800 millones que nos decían y también corren peligro esas empresas.

Por eso, nosotros le proponemos estas enmiendas: que los diferentes ministerios colaboren en estas mesas, que se convoquen de forma urgente para desarrollar esos planes y medidas que han dicho el resto de grupos políticos. Porque necesitamos, como ayer decía Confibus —y leo textualmente— en un comunicado, un plan para que esos puestos de trabajo no se pierdan. Y mandaba al Gobierno un plan basado en cuatro ejes fundamentales: la transformación ecológica, la digitalización, el empleo y el servicio. Es precisamente un plan que busca dar cabida a esos fondos europeos que van a llegar en pocos meses. Yo creo que, si entre todos hacemos lo que dice su PNL, dialogamos y llegamos a un consenso, podremos obtener una proposición no de ley que le dé servicio, uso y eficiencia al sector del transporte, que está pasando por uno de sus peores momentos. Por eso les pedimos que sean generosos, que escuchen nuestras demandas y nuestras peticiones y que acepten nuestras enmiendas, para poder entre todos ayudar a un sector que lo está pasando muy mal.

Muchas gracias.

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

Pasamos al turno de fijación de posiciones. Habida cuenta de que no están presentes ni el Grupo Parlamentario Mixto ni el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu ni el Grupo Parlamentario Vasco —que es verdad que no es ubicuo—, vamos a pasar a continuación a la que sí es ubicua, que es la representante de Ciudadanos, doña María Muñoz.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Ubicua y omnipresente. Gracias, presidente.

Vaya por delante que nuestro sentido del voto será favorable a esta iniciativa, porque trata un tema fundamental que podríamos correr el riesgo de infravalorar. El transporte de pasajeros por carretera es un elemento integrador y fundamental de nuestro sistema de transporte, y la conectividad urbana e interurbana, así como el transporte escolar de larga distancia, tanto discrecional como programado, son servicios indispensables hoy en día en nuestra sociedad.

Agradecemos al grupo proponente esta proposición no de ley y, además, anunciamos, como ya he dicho al principio, nuestro apoyo a la misma, ya que consideramos fundamental que se garantice la supervivencia del sector y que, además, se haga a través del diálogo y el consenso con los operadores, las empresas y los trabajadores, de forma que el daño sea el menor posible, salvaguardando los cientos de miles de empleos que ocupa. Sin embargo, somos ciertamente escépticos sobre la voluntad real del Gobierno de sentarse con este colectivo, porque aunque desde el PSOE son generosos en la utilización de la palabra diálogo, carecen de experiencia practicándolo muchas veces. Una muestra de ello es la derrota que hace unas semanas sufrieron en el Congreso o la presentación de un plan de reactivación del turismo reuniéndose con el sector minutos antes de dicha presentación. Un ejemplo de esa falta de diálogo también es el Real Decreto 26/2020, en el que se regulaban ciertos aspectos del transporte discrecional, que no soluciona gran parte de los problemas del sector, asume algunos plazos de recuperación incompatibles con la realidad sanitaria y económica que vivimos y no ofrece una solución a los niveles de endeudamiento que tendrán que asumir los operadores del sector debido al efecto de la pandemia.

Señorías, en este asunto nos estamos jugando mucho y, sobre todo, cuando vuelva el turismo, si no hacemos nada, no habrá empresas de autobuses que desplacen a los turistas a lo largo y ancho de nuestra geografía o no habrá empresas que lleven a nuestros hijos al colegio u operen líneas de media y larga distancia que unan los distintos puntos de nuestra geografía que, en muchos casos, no tienen alternativa de movilidad colectiva.

Muchas gracias.

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

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 28

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

El sector del transporte colectivo de viajeros por carretera es un sector estratégico en diferentes sentidos, obviamente para garantizar la movilidad de todos nuestros conciudadanos y porque es un sector importante económicamente en nuestro país. Hay muchas empresas que están desarrollando su actividad en este ámbito y hay muchos puestos de trabajo que cuelgan de ellas. Por tanto, hay muchos empresarios, algunos pequeños y medianos, y hay también muchísimos trabajadores y es que es un sector que ha sido muy afectado por esta crisis generada por la COVID. Por tanto, que el Gobierno dialogue con el Comité Nacional de Transportes por Carretera, junto a las comunidades autónomas y las entidades locales, y que llegue a acuerdos y se puedan implementar medidas no solo es deseable, sino que es necesario e imprescindible. Por tanto, la propuesta, aunque a alguien le pueda parecer genérica y sobrante, va a contar con nuestro apoyo.

Vuelvo a repetir exactamente lo mismo: como algunas de estas medidas y normativas de carácter fiscal, laboral, social, económico y financiero van a tener que ser aprobadas por estas Cámaras —por esta concretamente—, es obvio que el diálogo del Gobierno no puede ser unilateral, porque le puede pasar como le pasó la semana pasada con un real decreto que después mencionaré. Más allá de que nuestro grupo parlamentario ya tenga contacto con diferentes empresas y sindicatos del sector del transporte colectivo de viajeros por carretera, entendemos que el Gobierno debería mantener este diálogo respecto a estas medidas en el seno de esta Cámara.

Aparte de esto, no me parece acertada la posición que mantiene el Gobierno de intentar aprobar el real decreto-ley que fue rechazado la semana pasada, dejando al margen, por ejemplo, un tema que nos toca hoy, que es el fondo para el transporte de viajeros en el ámbito de los diferentes municipios, y que esto quede en una situación de limbo cuando aquí había acuerdo de todos los grupos parlamentarios respecto a esta necesidad. En todo caso, vamos a dar apoyo a esta proposición no de ley del Grupo Socialista.

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

Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra el señor Eritja, al cual no veo en la sala. Vamos a dar, por tanto, la palabra al Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, y si posteriormente se incorpora el señor Eritja y nadie se opone, le daremos la palabra. Adelante, señora López.

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

Agradecemos al Grupo Socialista la presentación de esta proposición, porque en el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común somos conocedores de los malos momentos que están pasando muchas personas que trabajan e impulsan el sector, así que ya les avanzo que tienen nuestro apoyo en esta PNL.

No obstante, me gustaría hacer hincapié en algunas cuestiones importantes relativas a cómo vemos nosotros el futuro de este sector. Creemos que las negociaciones se tienen que llevar a cabo contando siempre con los distintos sindicatos, porque son los que representan y saben el día a día de las personas trabajadoras. Asimismo, en estas conversaciones se tiene que incluir la perspectiva de género; creemos que las mujeres están poco representadas en la concertación social de este sector. Tendríamos que ampliar el parque de autobuses eléctricos, no solo para reducir la contaminación, sino también como una oportunidad de desarrollar una industria sostenible que pueda dar futuro a esas personas que pueden haber perdido el empleo en otros sectores y a estos jóvenes que están deseosos de participar y desarrollar una economía verde.

Tenemos que dejar de construir carreteras. Cada autobús nos permite no utilizar un mínimo de doce coches, por tanto, más autobuses significan menos carreteras. Y también tenemos que trabajar para la integración del transporte colectivo: mayor frecuencia, mayor coordinación de horarios. Esto, en el lugar de donde yo vengo, el Baix Empordà, todavía no ha pasado. El transporte colectivo tiene que dar servicio, como hacía en su inicio, a la clase obrera. Nos encontramos que muchas personas de clase obrera que están buscando empleo no pueden acceder al mismo porque no pueden pagar un coche particular o no pueden pagar el seguro o no pueden pagar el arreglo. Ahí tiene que haber líneas de autobuses para dar servicio a estas personas.

Por último —porque se me acaba el tiempo—, tenemos que reconocer el papel que ha hecho este sector no solo, como les comentaba, en el transporte de la clase obrera, sino también para revertir la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 29

España vaciada, que es nuestra preocupación. Los pueblos pequeños tienen que estar bien conectados y tener respuesta a sus necesidades efectivas específicas de movilidad.

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

Finalmente, no veo al señor Eritja. Por tanto, a los solos efectos de aceptar o rechazar las posibles enmiendas que se hayan presentado a la proposición no de ley por parte del resto de grupos parlamentarios, tiene la palabra el señor Casares. Adelante.

El señor **CASARES HONTAÑÓN**: Muchas gracias, señor presidente.

Agradecemos la disposición de los grupos, y hemos llegado a acuerdos de enmiendas transaccionales con ambos, así que se votará en los términos de la transaccional.

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

Pasamos el relevo nuevamente a la señora vicepresidenta, no sin antes desearle una pronta recuperación al presidente de esta Comisión. Muchísimas gracias. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Garcés.

### — SOBRE ESTABLECER LA ADECUACIÓN DEL RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES PARA VTC EN LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN. (Número de expediente 161/001105).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Continuamos con el punto número cinco del orden del día: proposición no de ley relativa a establecer la adecuación del régimen de infracciones y sanciones para VTC en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, expediente 161/1005, que presenta Unidas Podemos.

Para defender esta PNL, tiene la palabra, en representación del Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Buenos días. Gracias, señora presidenta.

Esta proposición no de ley viene a reafirmar el compromiso legislativo de regular el régimen sancionador de las VTC. Hemos vivido en los últimos años un proceso de proliferación de aplicaciones disruptivas de empresas radicadas en paraísos fiscales que, utilizando técnicas de competencia desleal y estrategias monopolistas, han atacado un servicio público como es el del taxi, introduciéndose, en primer término, con su llegada a nuestro país a través de aplicaciones que permitían que cualquiera pudiera realizar cualquier tipo de servicio sin darse de alta, sin tener ningún tipo de alta en la Seguridad Social ni actividad económica, como fue UberPOP. Posteriormente, utilizaron una fórmula que no estaba pensada para realizar este tipo de servicios, que era la VTC, y además lo hicieron desarrollando actividades de intrusismo en la actividad de un servicio público regulado como es el taxi.

La realidad es que, después de amplias movilizaciones por parte del sector, se produjo un cambio legislativo y quedó pendiente la modificación, dentro de la Ley del transporte, del régimen sancionador que permita a las administraciones poner coto a este tipo de prácticas ilegales que, de forma sistemática, este tipo de empresas disruptivas con sede en paraísos fiscales venía realizando en nuestro país en detrimento de un servicio público regulado como es el taxi. Hablo de servicio público regulado porque cualquier ciudadano puede saber, cuando se monta en un taxi, qué es lo que le van a cobrar, porque hay unas tarifas oficiales a las que va a poder acceder, y además va a poder saber cuáles son los conceptos en torno a los cuales se establece su factura. Estas empresas disruptivas hacen justamente todo lo contrario, y lo hemos podido ver con la aplicación de tarifas dinámicas y los abusos sistemáticos a los consumidores en detrimento de la prestación de un servicio público de calidad en el transporte urbano de viajeros.

La realidad es que sigue habiendo sentencias que vienen orientándonos en la necesidad de reforzar ese régimen sancionador de este tipo empresas. La saturación del tráfico en las grandes ciudades, la falta de respeto a la vuelta a base, que no sean capaces de entender la necesidad de respetar el servicio, todo eso requiere un régimen sancionador, un régimen que, obviamente, garantice que esas sanciones se van a aplicar y, sobre todo, que ese tipo de prácticas van a quedar fuera de la realidad. Para eso es necesario un endurecimiento de esas sanciones que pueda implicar incluso la pérdida de esa licencia de VTC;

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 30

desde el momento en que esas conductas ilícitas se siguen dando de forma reiterada, lo que no se puede hacer es seguir permitiendo que tales conductas se realicen. La realidad es que existe una práctica sistemática y planificada por parte de estas empresas para saltarse la ley y que existe la obligación por parte de las administraciones públicas y por parte del Ejecutivo y del Legislativo de legislar para garantizar el cumplimiento de la legalidad vigente, cuando, a los ojos de cualquiera, se puede ver de forma sistemática que estos preceptos legales no son cumplidos por este tipo de empresas. Además, quiero decir que esto se hace en defensa de aquellos que, desde hace muchos años, sí vienen realizando una actividad de VTC, que era la que estaba prevista, que es el alquiler precontratado, el alquiler de coches con conductor, derivado de la precontratación. La realidad es que hay empresas disruptivas que no solamente están arrasando con el sector del taxi, sino con las empresas que tradicionalmente han realizado las labores de VTC, que están siendo también arrolladas por este tipo de empresas, que además no quieren respetar la legalidad porque no reconocen ni las sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que las señalan como empresas de transporte. Se niegan a cumplir la legalidad. Cuando hay empresas que de forma sistemática se niegan a cumplir la legalidad, existe la obligación por parte del Legislativo y del Ejecutivo de impulsar las medidas legislativas adecuadas para hacer que se cumpla la ley y que no se ataque un servicio esencial para nuestras comunidades, como es el servicio del taxi que, como digo, es un servicio público, con tarifas reguladas, con una obligación de prestación de servicio público. No vamos a encontrarnos en la misma situación con el resto, con las empresas disruptivas. El sector del taxi tiene serie de obligaciones de prestación de servicio, en cambio, la VTC no las tiene, por ejemplo, la regulación de tarifas o la protección de los derechos de los propios consumidores durante la prestación del servicio. Quiero recordar que ninguna de esas empresas disruptivas son capaces tampoco de asumir la legislación en materia de consumidores, teniendo entre sus propias cláusulas de contratación, cláusulas que son contrarias al derecho de consumidores más básico, negándose a hacerse responsable de los problemas que puedan suceder en la prestación del servicio, en un atentado claro contra el derecho de los consumidores.

Frente a esta situación, hay que cumplir con las obligaciones legales que se derivan de las últimas reformas legislativas y, entre ellas, estaba la articulación de un régimen sancionador para las empresas de VTC. Y en esas estamos, en dar ese impulso, en reafirmar el compromiso del Legislativo para avanzar en este proceso, y además en requerir al Ejecutivo a que ponga encima de la mesa cuanto antes ese proyecto que ley que nos permita la modificación de la Ley de transporte y que implemente de una vez por todas un régimen sancionador que meta en cintura a las empresas que de forma reiterada se niegan a cumplir la legalidad vigente, pisotean los derechos de los consumidores y atacan contra el transporte público.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Mayoral.

Pasamos a dar la palabra a los grupos que han presentado enmiendas a esta PNL. En representación del Grupo Popular en el Congreso, tiene la palabra la señora Castillo.

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

Señorías, comienzo mi intervención indicándole al Grupo Parlamentario Confederal Unidas Podemos-en Comú Podem-Galicia en Común que compartimos en gran medida el fondo que persigue la PNL, que no es más que presionar al Gobierno —ellos lo han llamado requerimiento al Ejecutivo— e instarle a que cumpla con la disposición adicional tercera del Real Decreto-ley 13/2018, el llamado real decreto Ábalos. Es importante que se cumpla con la disposición adicional tercera y que se establezcan los instrumentos legales, como bien ha dicho el proponente, para ayudar a las administraciones públicas competentes en lo relativo al régimen sancionador. Respecto a la forma en que el proponente ha expuesto esta PNL, quiero indicarle que tenemos algunas observaciones que hemos introducido a modo de enmienda y que pasaré a enumerarles un poco más tarde. Antes les expondré cuál es el sentir del Partido Popular.

El Partido Popular quiere dejar claro que siempre ha estado comprometido con el tema de las VTC. En el año 2009 se produce un vacío normativo, con el Ejecutivo de Rodríguez Zapatero, al aprobar la Ley ómnibus, y esto provoca una liberalización de la actividad de las VTC y, por lo tanto, una desregularización. Se rompe una proporción que había, la 1/30, y ese vacío legal que existe entre 2009 y 2013 provoca un incremento considerable de este tipo de licencias, principalmente por esos cuatro años de vacío legal. Entra el Partido Popular a gobernar y la primera sentencia que se encuentra es la de febrero de 2012, que anula requisitos que contemplaba el ROTT y que eran exigibles a este tipo de empresas. Por tanto, se ve obligado a legislar y se aprueban la Ley 9/2013 y la Ley 21/2013, que no pretendían ni más ni menos que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 31

establecer la posibilidad de que volviera a haber esa limitación cuantitativa y que, por tanto, no prosperasen al ritmo que prosperaban esas licencias por la vía judicial. Una vez más el Gobierno del Partido Popular se ve obligado a legislar de nuevo cuando la Comisión Nacional de la Competencia interpone un recurso ante el Tribunal Supremo con respecto al reglamento que se desarrolló en 2015, y el Gobierno de Mariano Rajoy decide de forma rápida, antes de que se pronuncie el Tribunal Supremo, elevar a rango de ley el Real Decreto 3/2018, intentando de nuevo garantizar el equilibrio entre la oferta de este tipo de servicios y los propiciados por el sector del taxi. Evidentemente, peligraba la efectividad de las políticas locales, que estaban destinadas a racionalizar la prestación al público de servicios de transporte en vehículos de turismo en el ámbito rural y metropolitano, y aquí enlace con la propuesta del señor Mayoral Perales.

La PNL que ustedes presentan tiene una buena finalidad, que es presionar al Gobierno. Tendrían que haber sacado adelante esta disposición adicional en seis meses y han pasado ya dos años. Deberían haber cumplido y todavía no lo han hecho. Era una disposición adicional que, como hemos dicho, es muy importante, porque contempla el régimen de infracciones y sanciones para las VTC en la LOTT. ¿Respecto al fondo que observamos en esta PNL? Realizan ustedes una serie de afirmaciones en la exposición de motivos que tienen un claro contenido ideológico. Hablan de intrusismo, de competencia desleal, de economía sumergida, de elusión fiscal que, a nuestro modo de ver, pueden resultar excesivas, sobre todo dentro de la Cámara en la que nos encontramos y de la labor que tenemos los representantes que aquí estamos. Por tanto, esas afirmaciones pueden ser enmendadas, sobre todo en lo que es el cuerpo de la propia proposición no de ley, no la exposición de motivos, en la que no podemos hacerlo.

¿Qué es lo que el Partido Popular propone? En el primero de los puntos, consideramos que sí es necesario hacer cumplir la disposición adicional tercera.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Disculpe señoría, tiene que ir acabando, por favor,

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Lo digo rápidamente.

Proponemos eliminar todos los calificativos relativos al intrusismo, etcétera. El segundo de los puntos que hemos planteado lo vamos a eliminar. En el tercero de los puntos consideramos que el desarrollo normativo lo han asociado al COVID-19 y no lo vemos necesario. Por tanto, eliminamos ese apartado. Además, consideramos que algunas de las apreciaciones que aparecen...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señoría, por favor, lleva usted un minuto más.

La señora **CASTILLO LÓPEZ**:...no son necesarias y que se puedan resumir en revisar el reglamento. Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Castillo.

Pasamos al turno de fijación de posición y directamente al Grupo Ciudadanos. Señora Muñoz, tiene la palabra para la fijación de su posición al punto número 5 del orden del día, sobre VTC.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, vicepresidenta.

La situación que describe el grupo proponente en esta iniciativa, en esta proposición no de ley, es un problema directo por la dejación de funciones del Gobierno del Partido Socialista con la entrada en vigor del Real Decreto-ley 13/2018, que pasaba directamente la patata caliente a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos. Ciudadanos siempre ha defendido una regulación nacional que no dé lugar a quince o a cincuenta normativas, que incrementan todavía más la inseguridad jurídica, la fragmentación del mercado y una mayor probabilidad de que se cometan infracciones y que queden impunes. El señor Ábalos fue a remolque de la señora Colau y los señores de Unidos Podemos, que impusieron su visión maniquea de este asunto, una visión donde hay buenos y malos y que, por tanto, es un juego de suma cero, en el que sector de la movilidad es una tarta constante al que llega un nuevo agente y se lleva un trozo y, por tanto, queda menos por repartir. Siento decirles que este no es un asunto de suma cero, porque el sector de la movilidad es un sector creciente, con más restricciones cada vez al vehículo privado, cambiante, con nuevas tecnologías, con nuevos hábitos y con nuevos agentes. En ese sector creciente y cambiante debe existir un taxi potente y competitivo y no lo conseguiremos levantando barreras y echando a los competidores, porque así el taxi estará peor preparado cuando llegue la siguiente disrupción tecnológica, que les aseguro que llegará; posiblemente el mayor enemigo de los taxis no sean las VTC, sino los coches autónomos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 32

En Ciudadanos siempre hemos propuesto un modelo que haga compatible el servicio de taxi con nuevas plataformas, permitiendo que tengamos un mejor servicio. Queremos que los taxis y las VTC compitan con lealtad e igualdad de oportunidades y, por ello, no entendemos la criminalización de las VTC. Nuestra posición es clara. Los ciudadanos deben poder elegir los servicios que quieren consumir y ustedes no deberían intentar imponer su criterio. El objetivo de Ciudadanos es lograr que el taxi sea un sector potente, competitivo y con futuro. No somos partidarios de poner puertas al campo limitando o eliminando las licencias de servicio de alquiler de vehículos con conductor, sino de crear un marco justo de competencia. En este sentido, en mi grupo parlamentario defendemos la necesidad de diseñar planes integrales de movilidad que ofrezcan alternativas competitivas, eficientes y sostenibles al vehículo personal privado. Estos planes deberían ser coordinados a través de las administraciones locales y deben basarse en la cooperación y no en el conflicto entre los diferentes agentes y actores de movilidad. Nuestra posición será la abstención en este punto.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señoría. Ahora, por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Bel.

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

Esta proposición no de ley es un tema que conocemos bien en esta Cámara y que desgraciadamente no está lo suficientemente resuelto porque, si no, no estaríamos tratándolo hoy. Ustedes recuerdan que el Real Decretoley 13/2018, uno de los primeros que aprobó el nuevo Gobierno tras la moción de censura, fue aprobado con los votos muy ajustados. De hecho, si no hubiera sido por el voto favorable de los entonces ocho diputados del Partit Demòcrata, el real decreto no habría prosperado. Nosotros apoyamos este real decreto, pero manifestamos en aquel momento algunas dudas. De hecho, se tendría que haber tramitado como proyecto de ley, pero la interrupción de la legislatura allí lo dejó y se ha consolidado ya como ley.

Nosotros entendemos que caeríamos en un error si intentáramos estigmatizar y generalizar algunos comportamientos a todo un sector, aunque el proponente ya ha manifestado que en las empresas de VTC no todo el mundo está realizando las mismas prácticas y que hay algunos que se adaptan perfectamente a la normativa. No es que nosotros seamos partidarios de las sanciones y de que sancionando se resuelven los problemas, pero esta tarde en el Pleno vamos a presentar la necesidad de un régimen sancionador para combatir la morosidad. Por tanto, es evidente que debe darse el cumplimiento de la disposición adicional tercera del Real Decretoley 13/2018. Les recuerdo que esta disposición establecía que en el plazo de seis meses el Gobierno presentaría a las Cortes Generales un proyecto de ley de reforma del régimen de infracciones y sanciones contenidas en la LOTT.

Vamos a votar a favor, aunque, señor Mayoral, no se ofenda pero ustedes son Gobierno. ¿Cuántas veces ha planteado algún ministro de Podemos en el Consejo de Ministros la necesidad de aprobar esta modificación? Porque estamos absolutamente fuera de cualquier plazo, prácticamente dos años. Vamos a votar a favor, pero si el Gobierno no actúa a corto plazo, quizá los grupos parlamentarios tengamos que presentar alguna iniciativa legislativa al respecto. En todo caso, quiero dejar constancia de esta situación. Aunque no sea con mala intención, no queremos que se engañe al sector. Ahora la patata caliente está donde tiene que estar y se debe resolver.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Bel. Por el Grupo Parlamentario Republicano, el señor Eritja renuncia a su intervención. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Rubén Vega.

El señor **VEGA ARIAS**: Buenos días.

Nos presenta una PNL el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, que actualmente está en el Gobierno, instando al Gobierno. Entendemos que quiere presionar.

En la proposición no de ley nos llama la atención que en el punto 1 dice que hay que cumplir con la disposición adicional tercera del Real Decretoley 13/2018. Es una cosa vacía, porque se tiene que cumplir. No lo entiendo. Como han dicho aquí los compañeros, el Real Decretoley 13/2018 es el famoso decreto de Ábalos que transfiere las competencias a las comunidades autónomas en la disposición adicional primera. Las habilita, pero todavía está pendiente si habría que regularlo a través de ley orgánica o no.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 33

Luego, insta al Gobierno a que permita perseguir el intrusismo y el monopolio. Esa es su obligación por ley. El Gobierno tiene que perseguir el intrusismo y el monopolio. Es una incongruencia porque, como dice la compañera de Ciudadanos, aquí hay una guerra y parece que se ha puesto del lado de un bando. Es una incongruencia porque el monopolio se ejerce por el bando a cuyo lado se ponen. Repito que es una incongruencia.

Hablan de analizar las sentencias relativas al Real Decreto 1076/2017. Me parece estupendo, analizar y estudiar las sentencias siempre es bueno. Hablan también de tramitar un proyecto de ley y cambiar las infracciones de graves a muy graves con la posibilidad de revocar la autorización VTC. Como han dicho aquí también los compañeros, se deduce que lo que quieren es revocar la autorización VTC a través de la imposición de sanciones graves o muy graves. No creo que sea la forma más conveniente de buscar una solución al problema. Quizá deberíamos investigar quién fue el que autorizó esas licencias VTC y por qué se ha sobrepasado la ratio pactada de 1/30. Como debería saber el portavoz de Unidas Podemos, se han estado emitiendo licencias VTC en Barcelona...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Vega, por favor, tiene que acabar.

El señor **VEGA ARIAS**: ¿Tengo que acabar ya? Se me ha pasado.

En Canarias no tenemos este problema, con lo cual es evidente que allí se han hecho bien las cosas y en otras comunidades autónomas no. Hay que consultar al Consejo Nacional de los Mercados y la Competencia y al director general de Transporte y seguir sus pautas.

Nosotros nos abstendremos, porque es una PNL genérica, sin términos concretos, que no aporta nada y que deduzco que simplemente tiene el objeto de hacer campaña electoral.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Vega.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Daniel Vicente.

El señor **VICENTE VIONDI**: Gracias, vicepresidenta.

Estamos de acuerdo con la propuesta que hace el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos y vamos a apoyar la proposición no de ley. El Gobierno de Pedro Sánchez aprobó un real decreto que establecía el marco normativo que fijaba la regulación de las VTC por parte de las comunidades autónomas. A partir de ese real decreto-ley se abrió un registro electrónico por el ministerio y, prácticamente a día de hoy, la totalidad de las autorizaciones están registradas en el mismo. También es verdad que ya existe una coordinación plena del ministerio con las comunidades autónomas para compartir buenas prácticas y políticas homogéneas en todos los territorios, y no vamos a faltar a la verdad si decimos que el COVID y el periodo que ha estado este Gobierno en funciones han retrasado este anteproyecto. También ha habido un par de sentencias del Tribunal Supremo que han hecho que ese anteproyecto haya tenido que reformularse y que pronto volveremos a verlo.

Vamos a apoyar esta proposición no de ley, pero también hay que hacer un poco de memoria. He escuchado a la portavoz del Grupo Popular y su intervención ha sido casi una sentencia exculpatoria de todo lo que no hicieron para justificar lo que nos hicieron. Cuando se recurre a la Ley ómnibus, a la trasposición de una directiva europea que aplicó toda la Unión Europea, un fenómeno que surgió en toda la Unión Europea, se hacen trampas al solitario. Es verdad que las comunidades autónomas tienen la responsabilidad directa, como ya fijaba el real decreto que aprobó el Gobierno con el ministro José Luis Ábalos. Son las comunidades autónomas las que tenían que regularlo; de hecho, hay algunas que lo han hecho, Cataluña, Euskadi y Baleares, y solo una es del Partido Popular, la del señor Feijóo, que es el verso suelto. Pero donde está el problema, señores del Partido Popular y de Ciudadanos, es donde tienen responsabilidades directas en esta materia, en las dos comunidades donde la problemática de los VTC es más grave, Andalucía y Madrid. Madrid tiene el 50% de todas las autorizaciones estatales a día de hoy y, bajo la perversión lingüística de hablar de la competencia, es donde durante años ha habido alegaldad e intrusismo en otro sector, el del taxi. Porque antes incluso de que nacieran ustedes, ya existían VTC en España, ya cumplían una labor, ya ejercían. A partir de la introducción de las nuevas tecnologías, del consentimiento de sus administraciones y del descontrol, se pasó que hubiera 1200 en el año 2015 en Madrid a que haya a día de hoy 8353. Ha crecido un 688% durante todo este tiempo, porque ustedes han hecho dejación de funciones. Nos consta que los VTC...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Vicente, tiene que finalizar.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 34

El señor **VICENTE VIONDI**: ...actúan bajo dos premisas —acabo, señora vicepresidenta—: sin normas —ni horarios ni precios ni control ninguno— y sin derechos, porque los trabajadores de las VTC viven en una situación totalmente de indefensión ante la patronal y ante muchos de los propietarios de los VTC.

Por tanto, es necesario ya este registro. Nos consta que el Gobierno está trabajando en ello y sería una buena manera de refrendarlo que este Congreso de los Diputados le diera el aval al Gobierno para que ese anteproyecto llegara lo antes posible.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Vicente.

Finalmente, solo a efectos de aceptar o rechazar las enmiendas presentadas a esta proposición no de ley, tiene la palabra el portavoz del grupo parlamentario autor de la iniciativa, el señor Rafael Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Vamos a dejar la PNL en sus propios términos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

### — RELATIVA A LA APLICACIÓN DE MEDIDAS PARA LA MEJORA DEL SECTOR DE LA VIVIENDA EN ESPAÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/001109).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos al punto número 6 del orden del día. Proposición no de ley relativa a la aplicación de medidas para la mejora del sector de la vivienda en España, con número de expediente 161/001109, presentada por el Grupo Parlamentario VOX. Para la defensa de esta PNL, tiene la palabra la señora Cristina Esteban.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Voy directa a las conclusiones. ¿Cuánto tiempo tengo, presidente?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Seis minutos.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: La prioridad absoluta de este ministerio tendría que ser facilitar que las familias accedan a la vivienda. La construcción, hay que recordarlo, supuso en el año 2019 el 5,5% del PIB, con 1 270 000 puestos de trabajo, un 6,5% de la población activa ocupada. Estamos a la cola de Europa en construcción de vivienda de protección oficial. En el año 2008 se entregaron 63 000 viviendas y en el 2018 nada más que 5000, es decir, se produjo una bajada del 90%. Para esto habría que buscar la colaboración público-privada y favorecer, más pronto que tarde, la construcción inmediata de vivienda de protección oficial, de la que estamos muy escasos: nuestro parque de vivienda supone el 2% en este tipo de viviendas, comparado con el 17% en Reino Unido o más del 30% en la ciudad de Viena. Proponemos promover la simplificación de los trámites para la obtención de licencias. La obtención tardía de una licencia puede suponer un incremento de precios de hasta 25 000 o 40 000 euros, dependiendo de la provincia. Proponemos la reducción del IVA de la primera vivienda habitual al 4%, para hacerla más accesible a las familias. Hay que evitar medidas respecto a la vivienda vacía que supongan un menoscabo al derecho de propiedad. En España el 70% de las viviendas vacías corresponden a lo que llaman la España vaciada y tan solo el 10% se encuentra en poblaciones de más de 500 000 habitantes. Por tanto, parece un tema meramente ideológico esto de querer injerirse en la propiedad privada para obligar a que los propietarios alquilen sus viviendas. Proponemos una flexibilización, reducción y mejora de procedimientos y cargas administrativas, digitalizando todo el sistema, así como promover la disminución de la presión fiscal existente sobre un bien de primera necesidad como es la vivienda.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Esteban Calonje.

Pasamos del turno de los grupos parlamentarios que han presentado enmiendas. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Muñoz.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, de nuevo, vicepresidenta. Nuestro sentido de voto será favorable, pero estamos transaccionando la PNL con el grupo proponente. La iniciativa que ha traído el proponente VOX sobre la situación del sector inmobiliario y de la construcción pretende abarcar, en nuestra opinión, demasiados temas que, si bien están interrelacionados entre sí, no deben confundirse en cuanto a las medidas propuestas. En primer lugar, el problema del sistema impositivo en relación con la adquisición de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 35

vivienda no debe llevarnos a soluciones simplistas y pensar que la disminución del tipo impositivo del IVA solucionará el problema del acceso a la vivienda, ya que si el mercado está lo suficientemente saturado esta reducción en el tipo será compensado inmediatamente por un aumento del precio y el resultado solo será menor recaudación y mayor beneficio para el propietario, por lo que la situación de mercado también es importante a tener en cuenta en este aspecto. Asimismo, en uno de los puntos de la parte dispositiva, el grupo proponente habla de promover la presión fiscal existente en el sector inmobiliario. Creo que es aquí donde debemos advertir que los impuestos tienen un efecto distorsionador sobre la economía y que en algunas ocasiones estos cambios nos llevan a resultados contrarios a los deseados, por lo que medidas como las propuestas en esta iniciativa deben ser examinadas con mucha cautela si no queremos introducir distorsiones importantes en la economía. Esto ya ha pasado en nuestro país anteriormente y no sería recomendable que volviera a ocurrir, vistas las consecuencias que ello conllevó. Por otro lado, estamos completamente a favor de reducir las cargas administrativas, la burocracia y los plazos para ejecutar cualquier proyecto de construcción, ya sea en el ámbito inmobiliario o de otro tipo. El Estado debe ser un facilitador y no un obstáculo para la actividad. Por ello, estamos en línea con este punto. Mi grupo parlamentario cree que el problema de la vivienda accesible solo tiene una solución, y es la colaboración. El Gobierno las comunidades autónomas y los ayuntamientos tienen los terrenos pero no el capital para ejecutar la inversión, y el sector privado se encuentra en una posición justamente contraria, tiene el capital pero no tiene a su disposición el suelo. Encontrar el equilibrio en este problema supondría un gran impulso a la construcción de vivienda a precios accesibles y también asequibles. Por ello, en el punto sobre la inversión destinada a la construcción de vivienda oficial no creemos que el sector público —y más en la situación en la que nos encontramos— pueda acometer una tarea tan ingente como esta y, por lo tanto, no nos parece una opción viable, como sí lo sería la colaboración público-privada.

Como he apuntado antes, la redacción es, ciertamente, confusa en algunos puntos y no entendemos cómo desde el sector público se pueden promover políticas que aumenten la productividad del sector de la construcción y se reduzcan a la vez los costes en el mismo. Por tanto, desde Ciudadanos creemos que la economía debe seguir su curso y remunerar los factores de producción de acuerdo con las reglas de mercado. No entendemos que desde VOX aboguen por no intervenir, por ejemplo, en los casos de las casas vacías, mientras se quieren implementar políticas que afecten a la productividad de los sectores. Su posición intervencionista en este punto es claramente desconcertante. Por ello, esperamos poder transaccionar y que nos expliquen con detalle esta proposición. Para terminar, hemos presentado diferentes enmiendas que hoy, como decía, estamos negociando.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Muñoz.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, tiene la palabra la señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidenta. Muy buenos días a todos.

En el Grupo Parlamentario Popular entendemos que la vivienda es un área absolutamente transversal y cierto es que desde el Gobierno se ha mostrado muy poca altura de miras desde que se decretó el estado de alarma a causa de la pandemia del COVID, ofreciendo únicamente un paquete... **(La señora Vicepresidenta, López Domínguez, hace gestos a la señora Zurita Expósito)**. Perdone, presidenta, ¿me quiere decir algo?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Zurita, disculpe que la interrumpa. Le estaba diciendo amablemente, disimuladamente, que preferiríamos que vistiese usted la mascarilla en esta sala.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Todos han hablado sin mascarilla, pero, si quiere, me la pongo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): No, no; me parece que no.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Sí, sí, todos han hablado sin mascarilla.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Ah, disculpe; será que en usted me he fijado más. Gracias.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Yo creo que estamos guardando la distancia reglamentaria.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 36

Continúo. Decía que el Gobierno ha mostrado muy poca altura de miras desde que se decretó el estado de alarma a causa de la pandemia del COVID, ofreciendo únicamente un paquete de medidas sociales que no han funcionado, como veremos también en la proposición no de ley de nuestro grupo en esta Comisión. Han consistido en moratorias en los pagos de alquileres e hipotecas y ayudas al alquiler que, si bien eran la solución instantánea a una emergencia, han obviado que la vivienda —parte esencial de la construcción— es, indiscutiblemente, motor de nuestra economía y creadora de empleo, a la vez que con ella se resuelve un problema social.

Las medidas que ha puesto en marcha el Gobierno ni siquiera han sido ayudas directas, sino créditos para aumentar la deuda de las familias, medidas que han desvirtuado absolutamente el Plan de vivienda. Se demuestra muy poca altura de miras por parte del Gobierno si pensamos que la política de vivienda es lo que emana de un plan de vivienda o lo que emana de un decreto de alquileres o de actuaciones que llevan a la intervención de la propiedad privada. Pensamos, desde luego, que hay más cosas y está claro que no solo deben estar en la agenda política, en la resolución de los problemas puntuales, sino que hay que mirar hacia el futuro próximo y también a largo plazo, y asumir —algo que falta en las propuestas del Gobierno— que tienen que ponerse en marcha mecanismos que produzcan oferta de vivienda de manera inminente o que se incentive la puesta en el mercado de la que hay ahora mismo vacía. Oferta y demanda, así es como bajan los precios de alquiler y no interviniendo la propiedad privada.

Y, por favor, que el portavoz del PSOE no vaya a sacar ahora las 20 000 viviendas. Llevamos dos años oyendo hablar de ello y hace dos semanas nos dijeron que se ha licitado el proyecto de urbanización de las viviendas de Valencia, lo que, con todos mis respetos, nos parece una tomadura de pelo del Gobierno. Desde que el Partido Socialista entró en el Gobierno las únicas medidas que ha puesto en marcha son el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, del Partido Popular, que ahora ha desvirtuado absolutamente, y el decreto de alquileres, del que ya todos sabemos el resultado: se ha contraído la oferta, han aumentado los precios y hay mayor precariedad. El tema es que no conocemos más de la agenda del Gobierno. Se habla de una ley de vivienda, de esas 20 000 viviendas que se quieren hacer sin que el organismo público SEPE disponga siquiera de suelo en las ciudades donde hay problemas y llevan dos años —como ya he dicho— para licitar un proyecto de urbanización. Así están las cosas. Por eso, creemos bastante oportuna esta proposición no de ley de VOX y hemos presentado otra en el mismo sentido, porque desde el Grupo Parlamentario Popular somos conscientes de que aumentar la oferta de vivienda debe ser una prioridad y hay que ofrecer soluciones a los jóvenes, a los que se les agrava el problema por la precariedad de un contrato laboral y la falta de garantías de los arrendadores. Hay que buscar incentivos —no penalizaciones— para las viviendas vacías —como hace el Gobierno— y en ese sentido va nuestra enmienda. Señores del Partido Socialista, hay que tener altura de miras, porque a la vivienda hay que darle un enfoque multisectorial —economía, fiscalidad, eficiencia energética, seguridad y garantías a la vivienda— y hasta ahora solo se han limitado a contentar y a adornar el discurso de sus socios de Gobierno.

Muchas gracias. **(Una señora diputada: ¡Muy bien!).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Zurita.

Pasamos a los turnos de fijación de posiciones. Pasamos directamente al Grupo Plural, señor Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Gracias, presidenta.

Nosotros no vamos a apoyar esta iniciativa porque no estamos de acuerdo con muchos de los aspectos que propone y otros no los entendemos ni les vemos el sentido. Promover la simplificación siempre está bien y nosotros no identificamos que la obtención de la licencia de construcción de una vivienda sea un problema actualmente. Respecto a la reducción general del IVA de la adquisición de viviendas al 4 %, tampoco estamos conformes; se debería matizar muchísimo. Respecto al tema de las viviendas vacías, obviamente, estamos de acuerdo con que se respete el derecho a la propiedad en este y otros casos, así como en que se debe actuar y se debe identificar, pero no se puede generalizar. Por tanto, igual que no estamos de acuerdo con aquellos que proponen que se deben expropiar todas las viviendas vacías, tampoco podemos estar de acuerdo con el planteamiento que se está haciendo en esta PNL.

El apartado que establece fomentar políticas que aumenten la productividad del sector estableciendo la colaboración entre Administración pública y entidades privadas, así como la reducción de los costes de producción, no lo entendemos. Quizá me lo puedan explicar, pero yo —que soy un ferviente defensor de la colaboración público-privada— no entiendo cómo se pretenden fomentar políticas para incrementar la productividad del sector mediante esta colaboración y una reducción de los costes de producción.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 37

Respecto a esa definición también muy genérica que habla de promover la disminución de la presión fiscal, concretemos en qué ámbito hay una presión fiscal excesiva. ¿Estamos hablando del ámbito de la tributación autonómica, del ámbito de la tributación local o de qué ámbito? Nosotros tampoco podríamos estar de acuerdo con una disminución genérica. Obviamente, hay casos, como el de incrementar la inversión destinada a la construcción de vivienda de protección oficial, en los que nos podríamos poner de acuerdo, pero no la vamos a apoyar. Identificamos que es un problema importante para todos los conciudadanos y que se debe actuar, pero no apoyaremos esta iniciativa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Bel.

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

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

Con relación a la propuesta que traen aquí las señorías de VOX para mejorar —dicen— el sector de la vivienda, esta propuesta recuerda —casi diría que es la misma— una estrategia que se ha demostrado ya fracasada y que tiene que ver con la idea que tradicionalmente ha estado impuesta —diría— durante las últimas décadas. Es decir, estamos pensando en la vivienda como un bien mercancía, como un sector —el de la construcción— cuyo objetivo único es tirar de la economía y que sabemos que nos ha llevado al gran fracaso que supuso la crisis financiera e inmobiliaria de 2007. O sea, parece que no han vivido en este país, sino que han vivido en la luna, por lo menos. Hay dos ideas claras, y es que España ha apostado —como decía— por el sector de la construcción, creando y sobredimensionando ese sector y haciendo que tire de la economía en vez de diversificarla, lo cual hubiese evitado que cuando sucedió lo que sucedió —esa gran crisis de 2007—, cantidad de miles de personas fueran al paro.

Por otro lado, estamos volviendo a pensar en la propiedad como único mecanismo y como única fórmula de acceso a la vivienda. Parece que hay que volver a contar lo que sucedió: se apostaba exclusivamente por la vivienda, se establecía un sistema intrínsecamente especulativo que hizo que miles de personas se sobreendeudaran porque los poderes públicos miraban para otro lado, porque los bancos ganaban dinero a raudales, y esto, vuelvo a repetir, nos llevó a la crisis del 2007. Ustedes proponen más de lo mismo, es decir, apuestan otra vez por la construcción. El problema de la vivienda no es un problema de que no haya viviendas. En 2005 se construyeron más viviendas que en Francia y en Alemania juntas. Tenemos tres millones de viviendas vacías. El problema, vuelvo a repetir, es que ustedes, la derecha, tradicionalmente han entendido la vivienda como una mercancía o ahora como un activo sobre el que especular y no como lo que es, un objeto de primera necesidad que está protegido por un derecho como es el derecho a la vivienda —artículo 47—; ustedes hablan siempre del artículo 33, del derecho a la propiedad, y yo recordaría el artículo 47 y también otro párrafo del artículo 33, que es el 33.2, que habla de la función social de la propiedad. El único y primer objetivo que protege la Constitución en cuanto a la vivienda es que sirva de alojamiento para las familias. Las viviendas vacías no cumplen esa función y la obligación de los poderes públicos es poner esas viviendas al servicio de ese derecho a la vivienda, con lo cual estas medidas, que se ha visto que han fracasado, traslucen una ideología trasnochada, por lo que vamos a votar en contra.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Garrido.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Daniel Vicente.

El señor **VICENTE VIONDI**: Gracias, vicepresidenta.

Les anticipo a los señores de VOX que vamos a votar en contra de esta proposición no de ley, por varias razones. Primero, porque es un batiburrillo de medidas inconexas, sin ningún criterio y que, además, vienen a señalar algo que ya hemos sufrido los españoles. Esta receta, que es la que ustedes nos presentan, mal escrita y mal redactada, es la declaración de querer volver al fracaso; al fracaso de un modelo caduco, de un modelo perverso que lo que consiguió fue el encarecimiento del precio de la vivienda, el endeudamiento de la mayoría de las clases trabajadoras y de la clase media española, pero, eso sí, con el enriquecimiento de unos cuantos empresarios, algunos de los cuales pagaban con sobornos y con sobres a algunas de las formaciones que hoy están presentes aquí, en esta sala. No vamos a avalar la vuelta al ladrillo.

Yo he leído su proposición no de ley, y en los ámbitos de hacienda —el portavoz de Junts lo señala bien— hablaba de presión fiscal, pero no concretaba, en absoluto, lo referente al IRPF. Habla de reducir el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 38

IVA y creo que usted no conoce el contexto del marco de la Unión Europea donde se maneja España, que tiene uno de los tipos más reducidos, siendo el punto máximo en materia de vivienda. Por su lectura, yo he creído entender que usted quiere reducir el IVA sin fijar una cuantía, cuando el máximo está en el 5%. Pero yo le aclaro: precisamente usted quiere reducir el IVA en la compra cuando todas las estadísticas que salen mensualmente están mostrando que la compra de vivienda se ha reducido y que las únicas viviendas que se están pudiendo comprar son aquellas cuyo precio es superior a 300 000 euros. ¿Qué español puede comprar una vivienda por 300 000 euros? Gente que tiene una condición económica que no necesita que se le reduzca el IVA. En cambio, hay un concepto que he oído en las tres intervenciones, tanto en la del Partido Popular como en la de Ciudadanos y en la de su grupo parlamentario, y que ustedes han eliminado, que es el término de vivienda social a precio asequible. Para nosotros es innegociable no entender el acceso a la vivienda pública, desde el ámbito de lo social, a un precio asequible.

Como siempre, para ustedes todo se basa en desregular y deshacer normas para que haya mayor imperio del desgobierno, y eso es, por ejemplo, lo que ustedes quieren aprobar en la Asamblea de Madrid. La única ley en la que se han puesto de acuerdo los tres grupos, para aprobarla, además, por lectura única, es la reforma de la Ley del suelo. A ustedes les une el mismo destino: siempre se ponen al lado de los depredadores urbanísticos, en lugar de ponerse al lado de las clases medias y trabajadoras de este país y su acceso a una vivienda, tanto en propiedad como en alquiler. Usted critica —se lo digo a la señora del Partido Popular— las medidas del Gobierno sobre ayudas al alquiler, ayudas que da el Estado a las comunidades autónomas, pero luego ustedes donde gobiernan no las transfieren a los ciudadanos que están directamente necesitados;. Le pongo los ejemplos de Andalucía y Madrid, donde esos Gobierno retrasan...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Vicente.

El señor **VICENTE VIONDI**: ... esas ayudas en más de un año desde que son concedidas por los planes estatales. Cuando usted me habla de altura de miras, yo solo le pido que aquello que ustedes aquí nos reclaman y nos claman, lo prediquen donde gobiernan, porque en algunos territorios llevan veinticinco años...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Vicente, por favor.

El señor **VICENTE VIONDI**: ... y lo único que conocemos es la venta de viviendas sociales a fondos buitres y la justicia les ha dicho hasta en cinco ocasiones que ustedes hicieron una venta ilegal. **(Rumores)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Les pido silencio.

El señor **VICENTE VIONDI**: Esas son sus políticas de vivienda que conocemos en este país.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Disculpe, señoría. Cuando he cortado a la compañera, su señoría llevaba más de cuatro minutos. No era el caso en esta intervención.

Muchas gracias, señor Vicente.

Finalmente, y a los efectos de aceptar o rechazar las enmiendas presentadas a esta proposición no de ley, tiene la palabra la portavoz del grupo parlamentario autor de la iniciativa, la señora Esteban. **(La señora Esteban Calonje pronuncia palabras que no se perciben)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Esteban.

Antes de empezar el siguiente punto, que ya es el penúltimo, el número ocho, les avisamos de que parece que las previsiones están avanzando y es posible que pasemos a las votaciones de las PNL aproximadamente sobre la una del mediodía. Se lo decimos por si quieren avisar a sus vocales, señorías.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 39

### — SOBRE LA RECUPERACIÓN DE TODOS LOS SERVICIOS FERROVIARIOS QUE RENFE VENÍA PRESTANDO HASTA LA DECLARACIÓN DEL ESTADO DE ALARMA POR EL COVID-19. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001345).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Punto número ocho: proposición no de ley sobre la recuperación de todos los servicios ferroviarios que Renfe venía prestando hasta la declaración del estado de alarma por la COVID-19 —número de expediente 161/0001345—, presentada por el Grupo Popular en el Congreso. Para su defensa, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, el señor Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, convendrán con este grupo parlamentario que cuando hablamos de transporte ferroviario hablamos, sin lugar a dudas, de sostenibilidad en el transporte, hablamos de vertebración territorial, y hablamos de cohesión social y de oportunidades para el mundo rural. Señorías, a partir de la declaración del estado de alarma el pasado día 14 de marzo del año 2020, se establecieron importantes y lógicas restricciones en materia de movilidad y con ello una reducción drástica de la oferta ferroviaria o de la frecuencia ferroviaria. Pero, si eso es cierto, también es cierto que no hay explicación alguna para que los distintos servicios ferroviarios hayan dejado de prestarse tras la extinción del estado de alarma y el inicio de la transición a lo que se ha dado en llamar nueva normalidad, algo que se produjo el pasado mes de junio. Y es que a día de hoy algo más del 40% de las frecuencias siguen estando eliminadas. Por cierto, en determinadas zonas de nuestro territorio nacional ese porcentaje es aún mayor. Por ejemplo, en Castilla y León hablamos del 50% de frecuencias eliminadas. En concreto, tal día como hoy antes del estado de alarma había 220 y hoy hay 110 frecuencias ferroviarias en Castilla y León.

El argumento del Gobierno para este descenso en la oferta ferroviaria no se sostiene porque el Gobierno argumenta que la oferta ferroviaria se irá acomodando al ascenso de la demanda. Miren ustedes, un usuario del tren Avant de Orense de las 6:45 de la mañana que va hacia la ciudad de Santiago o de Coruña no lo puede demandar si ese tren, como así sucede, no existe; es imposible demandar algo que no se oferta. Hasta tanto no se reponga la oferta ferroviaria, no puede haber demanda. Luego ese argumento que utiliza el Gobierno reiteradamente en las distintas respuestas parlamentarias no se sustenta.

La escasez de frecuencias y la supresión de trenes afecta tanto a las líneas regionales, como a las de media distancia, como a los Avant, como a la alta velocidad, pero hay casos específicos y concretos que son especialmente graves, como es el caso de los trenes hotel, los trenes nocturnos, que este Gobierno ha decidido que no se van a reponer en ningún caso, o el Lusitania Express, que es la única conexión ferroviaria entre Salamanca, Portugal y Madrid. En definitiva, se está dañando al medio rural, se está agravando la brecha entre este y el ámbito urbano. Tampoco tiene sentido a efectos sanitarios, porque yo —que como mucho de ustedes, supongo, soy usuario habitual del tren— veo cómo en los andenes hay aglomeraciones y hacinamientos precisamente porque no hay frecuencias suficientes. El Gobierno de España está utilizando como excusa el coronavirus para eliminar servicios esenciales, servicios ferroviarios que en muchos casos son obligaciones de servicio público, y que, por cierto, no sé si se están subvencionando porque no se están produciendo.

En segundo lugar, no solamente ha habido una disminución drástica de frecuencia en los servicios ferroviarios, sino que también ha habido otros servicios ferroviarios que se han reducido o casi eliminado. Me refiero al caso de los tripulantes a bordo, los que ejercen la labor de logística y de repostería en el ámbito de los vagones tanto de alta velocidad como de larga distancia. Este personal lleva desde la declaración del estado de alarma en ERTE, son dos mil personas que están en situación de ERTE. Se han retomado los servicios ferroviarios una vez que se ha recuperado la actividad laboral, funcional, universitaria, comercial, etcétera, y sin embargo, ellos no han vuelto a sus puestos de trabajo. Por tanto, en segundo lugar, pedimos que ese servicio también se restablezca, que vuelvan estas dos mil personas a sus puestos de trabajo en las mismas condiciones que tenían de forma previa al estado de alarma. Muchas veces se banaliza por parte de la izquierda diciendo que ejercen las labores de repostería. No, ejercen también labores de seguridad en los vagones, ejercen también ayuda a las personas con algún tipo de discapacidad, ejercen también la atención a menores que viajan solos, incluso la seguridad en los túneles. Ejercen, por tanto, labores logísticas al margen de la repostería, y últimamente están absolutamente acosados por el Gobierno a través de una nueva licitación que baja el importe de 400 a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 40

122 millones de euros, lo cual deja fuera de este empleo al 60% de la plantilla, lo que es un escándalo. Nosotros exigimos al Gobierno que se recupere este servicio en las mismas condiciones que previamente a la declaración del estado de alarma, porque de otra forma no se comprende que el Gobierno esté utilizando como excusa el coronavirus para reducir servicios básicos, servicios fundamentales, como es el servicio ferroviario en cuanto a la frecuencia en los trenes, pero también en cuanto a las relaciones laborales, porque en este caso hay dos mil personas que dependen de estas labores, y la actitud del Gobierno podría provocar la destrucción, como digo, de muchos empleos en el sector.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Lorite.

Tienen la palabra ahora los grupos que han presentado enmiendas, en este caso, el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Ramos.

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

Si me preguntan si como diputado, como socialista, como usuario del tren en muchas ocasiones me gustaría que se recuperaran todos los servicios ferroviarios, evidentemente, diría que sí, pero no solamente me gustaría que se recuperaran los servicios ferroviarios que había antes de la pandemia, me gustaría que hubiera más. Este país ha superado una situación muy complicada de crisis provocada por el coronavirus y el país marcha; marcha a un ritmo en el que nada nos lo impide. Pero no solo me gustaría que se recuperaran los servicios ferroviarios, me gustaría que se recuperaran los de los autobuses, los de los aviones, todos aquellos servicios de transporte que existían antes de la pandemia. Eso es un deseo que tengo como ciudadano y como diputado, pero nos haríamos trampa si no fuéramos conscientes de la realidad en la que vivimos.

Es cierto —se puede saber, se ve en los datos y se ve incluso en las informaciones que aparecen en la televisión— que el medio de transporte colectivo ha dejado de ser utilizado por muchos ciudadanos: primero, porque la gente teletrabaja; segundo, porque no hay turismo, y tercero, porque hay muchos ciudadanos que, aunque es cierto que los medios de transporte son seguros y nosotros garantizamos que lo son, antes utilizaban el transporte colectivo y que han decidido no utilizarlo. Los servicios de transporte colectivo que antes utilizaban muchos ciudadanos a día de hoy no son utilizados.

¿Se podrían recuperar todos los servicios ferroviarios que había antes de la pandemia? Sí, eso es muy sencillo, poniendo dinero público encima de la mesa para recuperar todos esos servicios ferroviarios. Aquí tendríamos que hacer una reflexión. Yo creo que no tendríamos que hacernos trampas en el solitario. Si con la ocupación actual de los trenes queremos tener el cien por cien de los trenes que había antes de la pandemia, tenemos que poner dinero público para que puedan funcionar. Es imprescindible. El Gobierno ha decidido que Renfe se puede endeudar en 1000 millones y tenemos que decidir si ponemos 2000, 3000, 4000 o 5000 millones para llegar al cien por cien de los servicios. Pero tendremos que decidir no solo poner esos miles de millones, sino de dónde salen: ¿de la educación, de la sanidad, de la prevención contra la pandemia? A mí me parece muy bien, y entiendo que los diputados de la oposición utilicen un tema que es muy sensible para la ciudadanía pidiendo que se recuperen el cien por cien de los servicios, y podríamos hacerlo todos los que estamos aquí, pero tenemos que decir cómo lo hacemos y cuáles son las consecuencias económicas de esa decisión.

Yo podría seguir una máxima en mi estrategia parlamentaria, que es: No hay mejor defensa que un buen ataque. Y poner en evidencia todas las políticas que ha hecho el Partido Popular recortando servicios públicos, recortando servicios de transporte cuando ellos gobernaban. Podría hacerlo, pero ¿entenderían los ciudadanos a los que represento, los que me votan, los que deciden que esté aquí, que yo utilice eso en vez de comprender la situación que están viviendo y en vez de buscar la forma de recuperar esos servicios de una manera sostenible, que económicamente sea viable para el Estado y en la que los ciudadanos puedan contar con los mejores servicios? Por eso hoy voy a renunciar a hacer política partidista y utilizar el ataque con todo lo que hizo el Partido Popular. Creo que podemos ponernos de acuerdo, creo que todos defendemos que hay que recuperar los servicios, creo que todos defendemos los puestos de trabajo de esos trabajadores de los servicios de a bordo y que a día de hoy no se pueden recuperar al cien por cien por una razón. Señores del Partido Popular, ¿qué ocurriría si mañana mismo, con la situación de pandemia que vivimos, los trabajadores de a bordo empezaran a entregar bandejas a todos los que van en el tren para que puedan comer y se tengan que quitar la mascarilla con gente con la que no conviven? Creo que se crearía una situación muy complicada que sería difícil de gestionar. Por eso, creemos que hay que ir recuperando determinados servicios. Señores del Partido Popular, creo que no hay que escandalizarse, estoy diciendo las cosas como son y cuál es la realidad.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 41

Voy a ir terminando. Defendemos claramente los puestos de trabajo de la gente que ha trabajado en ese sector y defendemos que puedan tener certidumbre de futuro. Por eso planteamos que se haga una licitación que lo garantice, que lo permita. La licitación, como estaba anteriormente, no lo permitía, porque la situación no lo permite. O buscamos fórmulas alternativas y trabajos alternativos que puedan hacer, o esos puestos de trabajo, aunque se apruebe la iniciativa del Partido Popular tal como está establecida, se pueden poner en peligro. Tenemos que trabajar conjuntamente para darles certidumbre, seguridad y que puedan recuperar sus puestos de trabajo lo antes posible.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez) Gracias, señor Ramos.

Pasamos al turno de fijación de posición. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Muñoz.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidenta.

¿Se me escucha bien con la mascarilla?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Sí, gracias.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidenta.

Esta PNL que trae a la Comisión el grupo proponente trata, realmente, de un drama para muchas familias y del intento de una empresa pública de recortar un servicio aprovechando una pandemia. Compartimos la preocupación del Grupo Popular por el destino de los casi dos mil trabajadores de la empresa Ferrovial ahora que parece definitivo que Renfe licitará un servicio que se parece poco al que solían ofrecer los miembros del personal de a bordo de los trenes. En este nuevo servicio una gran parte de los ingresos vendrán de la venta de diferentes productos a los pasajeros y es una licitación que probablemente dejará en la calle a una gran parte de los trabajadores de restauración a bordo, que desaparecerá tal y como lo conocemos hasta ahora. En este punto nos gustaría que el Partido Socialista nos aclarara si este es un cambio estructural, tal y como se desprende de la licitación puesta en marcha, y el servicio de restauración a bordo desaparecerá, para sustituirlo por algo parecido a lo que hemos experimentado, por ejemplo, en los aviones *low cost*, donde te venden todo tipo de productos, desde colonias y relojes hasta tiques de autobús. Por otro lado, también nos gustaría saber si Renfe ha decidido competir en precio a través de grandes volúmenes de clientes, dejando de lado su estrategia de servicio de alta calidad ahora que los procesos de liberalización de algunas de las líneas de alta velocidad están más cerca que nunca.

Desde nuestro grupo parlamentario creemos que nadie en esta sala tiene dudas de la delicada situación de Renfe como resultado de la pandemia y el descenso de los viajeros en todos los tramos de su negocio. Además, también somos conscientes de que las estimaciones de pasajeros para los próximos meses no son excesivamente esperanzadoras, mostrando una recuperación incompleta del número de pasajeros. Pero también somos conocedores de la pérdida de puestos de trabajo que supone prescindir de estos servicios. Por ello esperamos que desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y agenda Urbana se establezca una mesa de diálogo con todos los agentes presentes, desde Renfe hasta la empresa adjudicataria y los representantes de los trabajadores, para llegar a un entendimiento sobre la posible solución a este conflicto que satisfaga a todas las partes.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Muñoz.

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

El señor **BEL ACCENSI**: Gracias, presidenta.

Nosotros vamos a votar a favor de esta propuesta porque compartimos los tres puntos que se demandan. De hecho, no me ha parecido muy afortunada la intervención del portavoz socialista en tanto que los profesionales a bordo no solo entregan bandejas, prestan muchos más servicios, y también hay otros sitios donde se entregan bandejas y se hace en plena pandemia. Por tanto, debemos mantener un respecto a estos centenares, miles de trabajadores. Y no puede ser excusa que se deba tramitar un nuevo contrato. Había un contrato antiguo, que se podía haber prorrogado o mantenido. Y, en todo caso, si no se ha establecido un nuevo contrato, es responsabilidad de quien es.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 42

En torno a la enmienda que presenta el Partido Socialista relativa a recuperar los servicios en función de recuperar la demanda, también me parece una argumentación un tanto peligrosa. Dice que nos va a costar dinero público. Hay muchos servicios que siempre son deficitarios. Y los que se han dejado de prestar precisamente son aquellos que, aunque tengan el cien por cien de demanda, continuarán siendo deficitarios. Por tanto, no podemos plantearlo así. Puedo ponerle un ejemplo. Hace pocos meses, dado que se suprimieron las paradas del Euromed en mi territorio, en L'Aldea-Tortosa, se estableció un Avant Tortosa-Barcelona que permitía la conexión con el AVE en el Camp de Tarragona. Está claro que la demanda existente nunca compensará el servicio que se debe prestar y está claro que no solo tendría que haber uno sino cuatro, como era el compromiso del ministerio. Eso no se ha recuperado y, por tanto, nosotros pedimos que se recupere, igual que pido hoy desde aquí la parada de los Euromed en la estación L'Aldea-Amposta-Tortosa, porque presta un servicio que actualmente no existe, como tampoco existía sin pandemia.

Por tanto, nosotros vamos a apoyar esta iniciativa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Bel. Por el Grupo Parlamentario Republicano tiene la palabra el señor Eritja.

El señor **ERITJA CIURÓ**: Gracias, presidenta.

Les avanzo que vamos a apoyar esta proposición no de ley, básicamente porque lo que hay implícito detrás, lo que realmente pide el Grupo Popular es prestar el mismo servicio que se prestaba con anterioridad a la declaración del estado de alarma. En ese sentido, el Grupo Popular insiste en normalizar ya las mismas frecuencias que había anteriormente. Quizá podemos entender el argumento del PSOE sobre un cierto proceso de adaptación e intentar normalizar poco a poco. Pensemos que estamos todavía en medio de una crisis sanitaria y que, por lo tanto, se han de preservar los criterios sanitarios y de seguridad. No obstante, ese pequeño aumento gradual tiene que ir acompañado de un aumento de la calidad del servicio. Lo que no puede ser es que se vayan ampliando las frecuencias pero no se amplíen o no se recuperen los servicios. Como ya se ha señalado, me remito al caso de los dos mil ERTE de Ferrovial para quienes prestan servicios no solo de repostería, sino también de seguridad, porque, en definitiva, cuando estamos hablando de recuperar estas frecuencias y los servicios, se trata también de recuperar la seguridad.

En todo caso, creemos que es importante recuperar al máximo posible a toda esta gente de manera gradual, en función de las frecuencias que se vayan recuperando. De hecho, en el Decreto-ley 26/2020, de 8 de julio, ya se facilitó la posibilidad de endeudamiento, de manera que hubiese mayor capacidad de endeudamiento para ir asumiendo poco a poco todo el proceso de crisis de estos meses. Está claro también —lo comparto con el portavoz del Partido Socialista— que tenemos un modelo totalmente deficitario. El modelo de movilidad y transporte está sobredimensionado en la mayoría de casos y, por tanto, hará falta priorizar las nuevas infraestructuras o los nuevos equipamientos en función de los criterios de movilidad. Pero lo que tenemos ahora es lo que tenemos ahora, y lo que no podemos hacer es intentar aumentar poco a poco las frecuencias sin aumentar la calidad del servicio. De otro modo nos podemos encontrar con tener mayores frecuencias pero con servicios de peor calidad. Y nosotros no creemos que esa sea la solución. Si se recupera el servicio gradualmente, se ha de recuperar con la misma calidad que tenía antes. Por eso creemos que es importante que esta proposición no de ley salga adelante y sea aprobada.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Eritja.

Quedan los turnos del Grupo Confederal de Unidas Podemos y VOX. Debido a que está en la sala el señor Barandiaran, del Grupo Vasco, le vamos a permitir intervenir... **(Denegación)**. Lo rechaza. Muchas gracias.

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señora presidenta.

Sin ninguna duda, nosotros queremos apostar por el reforzamiento del sistema ferroviario público. Creemos que en estos momentos se debe realizar un proceso planificado de recuperación de los servicios, en el que, obviamente, se tienen que garantizar todas las obligaciones de servicio público. Y habrá que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 43

estudiar, fundamentalmente en la España vaciada, asegurar que muchos de esos servicios que se estaban prestando y que no eran obligación de servicio público se puedan convertir en obligación de servicio público a fin garantizar el acceso a la movilidad del conjunto de la población de nuestro país. Creemos que debe haber un reforzamiento cada vez mayor del peso del ferrocarril entre de las diferentes modalidades de transporte existentes. Y eso pasa por reforzar toda la lógica de las cercanías y medias distancias, que nos permita ir trenzando una red ferroviaria que ponga en el centro el derecho a la movilidad del conjunto de la ciudadanía. Por eso apostamos por la recuperación de esos servicios ferroviarios de forma paulatina, de modo que se garantice la movilidad al conjunto de la población.

El proceso en el que estamos ha vuelto a poner sobre la mesa el fracaso de las externalizaciones, como las que hemos visto respecto a los ERTE de Ferrovial que se están produciendo en este momento para trabajadores que prestaban sus servicios en Renfe. Este proceso de externalización, que viene de muchas décadas atrás y que responde a un modelo de empresa que, desgraciadamente, está fracasando no solo en este caso sino en general, tiene que hacernos pensar precisamente que aquellos que realizan servicios estructurales en una empresa deben pertenecer a ella y han de ser trabajadores de la empresa matriz. Esa es nuestra posición y la hemos expresado en repetidas ocasiones en esta Cámara. Creemos que hay que reconsiderar el modelo de empresa, superando esas lógicas trasnochadas impuestas por el posfordismo, que han demostrado una y otra vez su ineficiencia económica y social. En cualquier caso y adecuándonos a la coyuntura, tiene que haber una posición clara desde el Legislativo planteando que tiene que existir garantía en el empleo, que el conjunto de las plantillas han de tener garantizado el empleo y las condiciones de trabajo. Creo que ese compromiso se tiene que dar y que entre todos los grupos parlamentarios debemos ser capaces de buscar la fórmula para poder ofrecer ese mensaje. Nosotros vamos a estar ahí, partiendo de que tenemos un planteamiento en cuanto a la lógica del modelo de empresa acerca de lo que provoca este tipo de problemas, porque este tipo de prestaciones no deberían realizarse a través de contratas y subcontratas, sino que en la mayoría de los casos deberían ser integrados como trabajadores, en este caso de Renfe, que es al que están prestando servicio.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Mayoral.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ RÍOS**: Gracias, señora presidenta.

La nefasta actuación de este Gobierno ilegítimo que nos está tocando sufrir a todos los españoles nos llevó hace unos meses a un confinamiento salvaje, con limitaciones en el transporte ferroviario que, según nuestros sabios gobernantes, es una medida necesaria e imprescindible para superar la crisis. Para lo que sí han servido estas limitaciones de servicios ferroviarias es para engrosar en dos mil la cifra de trabajadores sometidos a ERTE. Esperamos que por lo menos en este caso hayan tenido la suerte de haberlo podido cobrar ya, porque, según parece, con este Gobierno cobrar los ERTE se está convirtiendo en una cuestión de suerte. Por esta razón, desde el Grupo Parlamentario VOX vamos a votar favorablemente que se reactiven nuevamente los servicios como estaban antes del estado de alarma y, en consecuencia, apoyaremos esta PNL del Grupo Popular.

Y en este punto, no puedo desperdiciar la ocasión para hablar del transporte ferroviario en la provincia de Huelva, a la que tengo el honor de representar. Y tengo que reconocer que hemos debido de ser una de las pocas provincias afortunadas en las que las reducciones de los servicios ferroviarios en estos meses prácticamente no se ha notado, y no es porque haya muchas conexiones ferroviarias, porque más bien sucede todo lo contrario. Y es que, señorías, como sabrán, Huelva, con su medio millón de habitantes, 30 000 plazas hoteleras, segundo pueblo químico, quinto puerto, sigue sin contar con alta velocidad y solo dispone de una conexión directa con Madrid y un par con Sevilla, lo cual es dramático. Además, en las conexiones con Zafra tampoco es mucha diferencia, porque solamente hay un tren los viernes, sábados y domingos, un tren que tarda en recorrer 160 kilómetros tres horas y media. En estas condiciones, como comprenderán, con pandemia o sin pandemia, si por casualidad encuentran algún viajero en esta línea, más que viajero es un aventurero.

Acabo. En este punto —insisto—, nuestra posición es favorable a reactivar los servicios y la vuelta de los trabajadores a su normal ocupación, porque la solución en este asunto que nos ocupa no era tanto prohibir, limitar ni restringir, que es lo fácil, lo que ha hecho este Gobierno de incompetentes que padecemos; lo deseable, como ha ocurrido en otros países de nuestro entorno y alguien ha comentado brevemente, habría sido saber gestionar esos servicios para que se siguieran prestando de forma segura

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 44

y adecuados a la excepcional situación, implementando las medidas necesarias para ello. Pero para eso hay que ser originales, estudiar, planificar, remangarse y, sobre todo, gobernar, que es algo que está claro que algunos desconocen.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Fernández.

Finalmente y solo a efectos de aceptar o rechazar las enmiendas presentadas a esta proposición no de ley, tiene la palabra el señor Lorite.

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

Mantenemos la propuesta como figura originariamente en la proposición no de ley y, por tanto, rechazamos la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

### — SOBRE MEDIDAS EFICACES DE REESTRUCTURACIÓN DEL PLAN DE VIVIENDA VIGENTE Y MEDIDAS COMPLEMENTARIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente: 161/001348).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos al último punto del orden del día, proposición no de ley sobre medidas eficaces de reestructuración del Plan de Vivienda vigente y medidas complementarias, número de expediente 161/001348, presentada, por el Grupo Popular. Para la defensa de esta proposición no de ley, tiene la palabra la señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidenta.

El sentido de esta proposición no de ley es meramente constructivo, porque desde el Grupo Parlamentario Popular lo único que estamos haciendo es proponer una hoja de ruta que creemos que debe ser la pauta de actuación de este ministerio frente a un doble problema que se nos presenta: por un lado, el aumento de familias vulnerables a causa de la crisis sanitaria y económica por el COVID y, por otro lado, la consideración de la oportunidad de estimular el mercado de la vivienda, tanto de obra nueva como de rehabilitación, como sector económico capaz de relanzar la economía y crear empleo. Nos llama muchísimo la atención que en los documentos finales de la Comisión de Reconstrucción de este Congreso no se tuvieran en cuenta medidas para la vivienda ni en un sentido ni en el otro, pero desde el Partido Popular consideramos que todavía estamos a tiempo y por eso vamos a exigir al Gobierno que siga trabajando en las medidas que den solución al problema social y económico generado por la pandemia del COVID, así como en aquellas medidas encaminadas a generar oferta de vivienda.

Por eso, nos gustaría que aceptaran la crítica constructiva a las medidas que se han llevado a cabo, porque hay que decir que la gestión del Gobierno ha sido pésima, reconozcan que ha sido la peor de Europa. Resulta muy infantil, como ha hecho el compañero del Grupo Socialista antes, que echen la culpa a Madrid o Andalucía solo porque son comunidades donde gobierna el Partido Popular. Señorías, las medidas que se han llevado a cabo en materia de vivienda tanto durante el estado de alarma como en la situación posterior están siendo absolutamente ineficaces. Se ha dopado la situación con moratorias al pago de alquileres e hipotecas, y a lo mejor han sido medidas eficaces en un primer momento, pero el Gobierno no da ninguna respuesta a futuro, es decir, no hay plan B para cuando se acabe el plazo para pedir ayudas, cuando finalicen los plazos de los ERTE y cuando se tome plena conciencia de una de las mayores crisis económicas que ha azotado a este país. Señorías, creo que tenemos que ser serios.

Las medidas del PSOE han sido propaganda, mucha propaganda y poca efectividad. Las ayudas al alquiler en realidad son ayudas para pagar la devolución de un crédito ICO que no ha funcionado, es una medida que se ha anunciado en marzo y hasta mediados o finales de mayo no se podía solicitar; ello añadido a la desinformación, a que las entidades bancarias no se han acogido y a la voluntad de la gente de no endeudarse, porque lo único que han conseguido es aumentar la morosidad, que se ha triplicado. Y luego la imposibilidad de las comunidades autónomas de cumplir con su cometido. Ustedes echan la culpa a las comunidades autónomas, pero con el programa de ayudas al alquiler se puede acceder a préstamos de hasta 5400 euros, con el límite de seis mensualidades de alquiler y 900 euros por mensualidad. En la Comunidad de Madrid, por ejemplo, han hecho el reparto de acuerdo a los criterios viejos y antiguos del Plan de Vivienda, sin tener en cuenta la incidencia de la crisis. A la Comunidad de Madrid, por ejemplo, que tanto les gusta mencionar, corresponde unos 15 millones de euros, que son 2800 solicitudes aproximadamente: a día de hoy los demandantes superan con creces esa cifra. Además, lo que han hecho ha sido descapitalizar absolutamente el plan, han permitido que en los fondos de 2020

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 45

y 2021 se descapitalicen los programas y todos pasen a ayudas al alquiler. El programa de fomento del parque de vivienda en alquiler es el único de los que han impuesto que permite aumentar la oferta de vivienda, haciendo posible que las comunidades autónomas la adquieran para destinarla a vivienda social. Pero, claro, los fondos comprometidos no corresponden a tan ambiciosa finalidad, porque a Madrid —repito—, a la que tanto les gusta nombrar, la han dado dos millones de euros. Todas estas medidas son absolutamente ineficaces por la inexistencia de fondos suficientes. Lo único que han hecho ha sido modificar el plan de vivienda para que todos los fondos se reorienten a las ayudas al alquiler, sin considerar que los fondos son insuficientes y que las comunidades autónomas no los pueden distribuir de forma eficaz. Lo que nos gustaría saber es qué van a hacer.

Las medidas que han de implantarse tienen que ser medidas que den soluciones, y, a nuestro entender, se enmarcan en un nuevo concepto de planificación urbanística y agilización administrativa y suponen un menor coste para la administración. Por eso le digo que esta proposición no de ley es constructiva. Hay que incentivar la colaboración público-privada y las medidas fiscales. Seguridad jurídica, creación y flexibilización de oferta de vivienda, tanto en propiedad como en alquiler, así como simplificación de las trabas burocráticas son los principales instrumentos para lograr este objetivo. ¿Qué medidas proponemos? Lo primero y fundamental en lo que hay que estar de acuerdo es en garantizar el derecho a la vivienda a través del incremento de la oferta de arrendamiento y su puesta a disposición de los colectivos más vulnerables, lo que con las medidas que han aplicado no se logra. Hay que rediseñar los programas de aumento del parque público de viviendas en alquiler, incorporando incentivos que incluyan la oferta ya existente — también se lo digo a la señora diputada de Podemos—, no penalizando la vivienda vacía. Hay que establecer un marco fiscal y de agilización administrativa que propicie la creación directa de las ayudas y la puesta en el mercado de productos inmobiliarios, lo que no se está haciendo. Hay que establecer un marco de colaboración público-privada y, sobre todo, considerar la relevancia de la construcción y la rehabilitación de vivienda como eje prioritario de la reactivación económica y social de nuestro país. Esta es la hoja de ruta, señores del Gobierno, que les propone el Partido Popular.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Zurita.

Para defender la enmienda presentada, por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra la señora Esteban Calonje.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Esta proposición no de ley está bastante en línea con la que hemos defendido respecto a la agenda de vivienda.

Hay un tema que nos gustaría resaltar, el de las medidas urgentes y extraordinarias tomadas para hacer frente al impacto económico en el Real Decreto 8/2020, de 17 de marzo, y sus posteriores desarrollos. Sin entrar en la insuficiente eficacia de tales medidas, consideramos que estas ayudas extraordinarias debidas a circunstancias sobrevenidas, como la pandemia del COVID-19, se deben implantar desde el Ministerio de Agenda Urbana. Derivar la gestión de tales ayudas a merced de cada comunidad autónoma acentúa más si cabe la diferencia de amparo entre los españoles según su territorio de adscripción.

Por lo demás, vamos a aprobar esta proposición no de ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Esteban.

Pasamos al turno de fijación de posiciones.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra el señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señoría.

Al margen de la propia proposición no de ley, que ya tiene determinada tonalidad o proyección, me acaban de pasar la enmienda transaccional firmada por VOX, Ciudadanos y PP, en la que se acentúa... **(El señor Bel Accensi hace gestos negativos)**. ¿Es otra? Disculpen, acabo de llegar.

Ciertamente, es un hecho común el problema de acceso a la vivienda en determinados regímenes, no solo en propiedad, sino también en alquiler, sobre todo para determinados colectivos, que son más vulnerables que otros. No obstante, esta iniciativa hace referencia también a una cuestión sobre la que nos dirán que somos repetitivos pero es cierta, y es que al Estado únicamente le puede corresponder la función de ayudar a quienes son competentes en materia de vivienda, que son las comunidades autónomas. Hace cuatro días se publicaba en un periódico local de San Sebastián información sobre los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 46

precios de la vivienda. Y el precio medio de la vivienda en San Sebastián son 4000 euros el metro cuadrado; el mínimo, 2200, y el máximo, 9000 euros. Las condiciones respecto a la vivienda no son las mismas en todos los entornos y, evidentemente, eso tiene mucho que ver con que las administraciones más cercanas a los ciudadanos puedan plantear sus propias políticas para ofrecer también las medidas oportunas y adecuadas a la problemática social que pueda existir.

La proposición no de ley no hace una mención específica de esta cuestión, sino que se limita a hacer unas recomendaciones de carácter general, pero sustentadas en la capacidad del Estado en promover ese tipo de políticas, y eso es en lo que nosotros no vamos a estar de acuerdo. No vamos a estar de acuerdo en que aquellas políticas sustantivas y materiales pero ligadas a ámbitos sociales, como es la de la vivienda, estén regidas o diseñadas por las administraciones que no son las más cercanas a los ciudadanos y las que, por lo tanto, no van a poder diseñar las medidas más efectivas. Permítanme por ello que no me muestre conforme con esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Barandiaran.  
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra señora Muñoz.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidenta.

Voy a ser muy breve en esta intervención, ya que hemos debatido sobre el tema de la vivienda en la iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario VOX, pero ya anunciamos, como hemos hecho antes, que votaremos a favor.

Esta PNL se centra en el problema del alquiler accesible y, como ya he dije, estamos en línea con todas las soluciones que pasen por fomentar la colaboración público-privada, movilizándolo capital privado para el desarrollo de proyectos para una vivienda accesible en suelo público. Este equilibrio puede generar un círculo virtuoso, a través del cual se cubran las necesidades de la población, sin poner en riesgo las finanzas públicas, comprometiendo al sector privado con un fin beneficioso para la sociedad.

Esta iniciativa de los populares también habla de la relevancia del sector de la construcción y la rehabilitación de vivienda, y desde nuestro Grupo parlamentario esperamos que entre las medidas que el Gobierno presente en Bruselas en sus planes de reforma también lleve un paquete de medidas para impulsar la rehabilitación de viviendas y edificios, sobre todo en lo que respecta a eficiencia energética. Los fondos europeos supondrán un impulso importante o, al menos, así debería ser, pero también debemos ponernos los incentivos correctos para que la inversión privada comience a acometer esas obras de rehabilitación en viviendas, edificios públicos y privados y locales comerciales, que no solo mejorarán la habitabilidad de nuestro parque de viviendas, sino que activarán un sector que se encuentra en mínimos desde la última crisis.

Por ello, desde nuestro grupo parlamentario creemos que necesitamos un debate más global sobre el sector de la vivienda y la construcción, tanto en sus vertientes de alquiler como de compra-venta, en el que atajemos la falta de personal cualificado, la escasa construcción de vivienda en los últimos años, las necesidades de inversión en rehabilitación y la mejora de la eficiencia energética, así como los nuevos estilos de vida que van a influir sobre la demanda de vivienda en el futuro, sin descuidar uno de los mayores problemas que tenemos en la actualidad, que es el acceso a la vivienda por parte de los jóvenes y los colectivos más vulnerables debido a los altos precios del alquiler y a la precariedad de nuestro mercado laboral, que tiene efectos sobre sus proyectos de vida e implicaciones estructurales para la sociedad.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Muñoz.

Por el Grupo Parlamentario Plural tiene la palabra el señor Bel. Señoría, como hemos comentado antes, recomendamos que utilicen todos ustedes la mascarilla, especialmente cuando estén en el uso de la palabra.

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

En todo caso, si nos lo advierten al principio de la Comisión, en vez de al final, todos habríamos intervenido en las mismas condiciones.

Respecto a la iniciativa y sin entrar en la exposición de motivos, de la que algunos aspectos no podemos compartir, quiero señalar que hay algunas cuestiones que nos gustan, porque está bien que el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 47

Partido Popular rectifique y vea la necesidad de incrementar el fondo para ayudas a las comunidades autónomas para garantizar la oferta de arrendamiento a un precio asequible, y eso lo valoramos positivamente; también la necesidad de establecer un parque público de viviendas en alquiler incorporando todos los incentivos que incluye la oferta ya existente —está bien que se deba actuar, pero, si lo hubiésemos hecho en tiempo y forma, hoy las condiciones serían otras—, y estamos absolutamente de acuerdo en establecer un marco de colaboración público-privada, entendemos que esta es una vía fundamental para poder resolver un tema como el de la vivienda en alquiler a unos precios asequibles. Y respecto a la compra de la primera vivienda, tendríamos alguna matización. Pero no estamos de acuerdo con que la construcción y la rehabilitación de viviendas sea el eje prioritario en la reactivación económica y social de nuestro país. Nos parece un error, sin menoscabar la importancia que pueda tener el sector. Pero no puede ser que la reactivación económica y social pivote en torno a la construcción y la rehabilitación de viviendas. Esto limitaría muchísimo las posibilidades de crecimiento futuro de nuestro país. Debemos aprovechar esta ocasión para proyectar otros ejes de actividad económica y social. Por tanto, vamos a abstenernos en la votación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Bel.  
Por el Grupo Parlamentario Republicano tiene la palabra el señor Eritja.

El señor **ERITJA CIURÓ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Siendo breve y sin entrar en muchos detalles, simplemente quiero manifestar que las medidas que se presentan priorizan los criterios económicos y de productividad y dejan bastante de lado los criterios más sociales o los criterios que alrededor del derecho a la vivienda afectan a los sectores más vulnerables. En este sentido, la valoración es genérica y vamos a votar en contra de la propuesta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Eritja.  
Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común tiene la palabra la señora Garrido.

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

Intervendré brevemente. Me llaman la atención un par de cuestiones en esta proposición no de ley. Por un lado, hace un análisis muy simple de la problemática de la vivienda, pues la vincula a la crisis del COVID. Le recuerdo que en este país estamos en situación de emergencia habitacional desde hace más de una década. Por otro lado, me llama la atención la preocupación que tiene por el hecho de que pudieran darse algunas consecuencias semejantes a las que se dieron en la crisis de 2008. Parece que ustedes no tuvieron nada que ver con esa crisis y quiero recordarles que han gobernado este país durante décadas, que han implantado y extendido esa cultura de la especulación y el pelotazo que llevó directamente a la crisis de 2008, que dejó a miles de familias con vidas destrozadas porque se sobreendeudaron porque les hicieron creer que ese era el único mecanismo para acceder a una vivienda. En todo caso, es la primera vez que ponen sobre el papel el derecho a la vivienda y hablan sobre ello. Del derecho a la propiedad les he oído hablar en innumerables ocasiones, pero en este caso hablan del derecho a la vivienda, lo cual —voy a ser constructiva— es bienvenido. Pero quiero recordarles que ustedes, que han dirigido este país durante mucho tiempo, no solo no posibilitaron el acceso a la vivienda, sino que mientras ustedes gobernaban más de 500 000 familias fueron desahuciadas sin alternativa habitacional. No solo no consiguieron facilitar el acceso, sino que hicieron que la gente que ya tenía una vivienda la perdiera.

Acabo refiriéndome al Plan de Vivienda, ese plan que ustedes no han cuidado nunca y cuyos recursos económicos hicieron que bajaran en tiempos de crisis en un 70%; es decir, estamos a años luz de Europa, con lo cual esto es poco creíble, más allá de que es una PNL vaga e inconcreta y que no se entiende muy bien. Sobre todo no es creíble lo que plantean, pero bienvenido que empiecen a hablar, como digo, del derecho a la vivienda.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Garrido.  
Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Eva Bravo.

La señora **BRAVO BARCO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, vivimos un año durísimo, en el que una pandemia terrible está causando estragos en todo el mundo y, ante este drama económico, social y sanitario, el Gobierno reaccionó con una batería de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 48

medidas sin precedentes para proteger el derecho a la vivienda, sobre todo de los más vulnerables. Se han suspendido desahucios, se ha establecido la prórroga automática de los arrendamientos, se han aprobado ayudas directas para todo aquel que se hubiera visto afectado económicamente por la pandemia, pero también para colectivos específicos como las víctimas de violencia de género y las personas sin hogar, se han abierto créditos del Estado sin intereses y a devolver en diez años y se han aumentado en 100 millones de euros los fondos que se transfieren a las comunidades autónomas, hasta un total de 446 millones de euros, pero al Partido Popular no le gustan estas medidas sociales y presenta una PNL en la que solicita que se cambien por otras, sin decir cuáles, tan solo que sean medidas eficaces para alcanzar unos cuantos objetivos que cualquier podríamos compartir, como, por ejemplo, que la rehabilitación sea el eje de la recuperación económica. Pues, señorías del Grupo Popular, no hace falta una PNL para que el Gobierno implemente medidas eficaces para alcanzar estos objetivos porque ya lo está haciendo. Ya está trabajando en un plan de rehabilitación que pretende hacer al año diez veces más de lo que se estaba haciendo en rehabilitación. Además, se ha modificado la regulación de los derechos de superficie de concesiones demaniales a setenta y cinco años para aumentar la colaboración público-privada y también —como le gusta a usted, señoría— ha emprendido el Plan 20 000 para construir 20 000 viviendas para alquiler social. Pero en su PNL niega falsariamente lo que el Gobierno ya está haciendo y déjeme decirle que es más rechazable por lo que calla que por lo que dice, porque qué casualidad que entre sus medidas eficaces se le ha olvidado ayudar a los colectivos vulnerables, como las personas sin hogar, las víctimas de violencia de género o parar los desahucios. Aquí está el verdadero sentido de su PNL. A ustedes les repele que el Gobierno progresista haya implementado medidas para proteger el derecho a la vivienda de los que menos tienen, ahí radica la diferencia entre ustedes y nosotros. Para nosotros la vivienda es un derecho social y para ustedes es un bien de mercado. Por todo ello, nos parece irrelevante su PNL y por tanto el Grupo Socialista va a votar que no.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Bravo.

Finalmente, tiene la palabra la señora Zurita para comunicar si acepta o rechaza las enmiendas presentadas.

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

Solo se ha presentado una enmienda, del Grupo VOX, que aceptamos.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Zurita.

### VOTACIONES.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Si les parece, antes de proceder a la votación de las PNL vamos a comprobar la asistencia por parte de todos los grupos. (**Rumores**). Les pido silencio, por favor. El Grupo Socialista tiene sus trece componentes; el Grupo Popular, nueve; VOX, cinco; el Grupo Confederado de Unidas Podemos, cuatro, y los grupos Republicano, Plural, Ciudadanos, Vasco, Euskal Herria Bildu y Mixto también tienen los suyos. Procedemos, pues, a la votación siguiendo el orden del día, junto con las transaccionales que se han repartido.

Votamos la proposición número 1. Proposición no de ley relativa a impulsar los corredores Atlántico y Mediterráneo en España. Número de expediente 161/000026. Se vota en los términos de la transaccional.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 1.**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a impulsar un pacto de Estado por la movilidad. Se vota en los términos de las transaccionales.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a la adopción de acuerdos de conectividad aérea entre España y otros países a fin de hacer frente a la crisis provocada por el virus SARS-CoV-2, COVID-19. Presentada por el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 145

22 de septiembre de 2020

Pág. 49

Grupo Parlamentario VOX. Número de expediente 161/000856). Se vota en los términos de las transaccionales.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Queda rechazada.

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a iniciar una mesa de diálogo con todos los agentes del sector del transporte de viajeros por carretera. Número de expediente 161/000986. Se vota en los términos de las transaccionales.

**Efectuada la votación, dijo**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Queda aprobada por unanimidad.

Proposición no de ley relativa a establecer la adecuación del régimen de infracciones y sanciones para VTC en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Número de expediente 161/001105. Se vota en sus propios términos.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Queda aprobada.

Proposición no de ley relativa a la aplicación de medidas para la mejora del sector de la vivienda en España. Número de expediente 161/001109. Se vota en los términos de las transaccionales.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre prórrogas en la concesión de autopistas de peaje con motivo de la COVID-19. Número de expediente 161/001191. Se vota en los términos de las transaccionales.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre la recuperación de todos los servicios ferroviarios que Renfe venía prestando hasta la declaración del estado de alarma por la COVID-19. Número de expediente 161/001345. Se vota en sus propios términos.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre medidas eficaces de reestructuración del Plan de Vivienda vigente y medidas complementarias. Número de expediente 161/001348. Se vota con las enmiendas presentadas por VOX.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 19; abstenciones, 1.**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Queda rechazada.

Al no haber más asuntos a tratar, se levanta la sesión.

Gracias.

**Eran la una y veinte minutos de la tarde.**