



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 61

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 3

celebrada el lunes 27 de abril de 2020

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Minuto de silencio	2
Ratificación del acuerdo de la Mesa, oídos los portavoces, sobre las siguientes solicitudes de comparecencia del señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Ábalos Meco), a efectos del artículo 44 del Reglamento:	
— Para informar sobre la crisis del COVID-19 en el ámbito de sus competencias. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000247)	2
— Para informar sobre los efectos actuales de las medidas adoptadas por el Gobierno para combatir el coronavirus COVID-19 con arreglo al estado de alarma declarado y prorrogado y las previsiones acerca de sus futuros efectos, en materia transportes y movilidad. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 213/000267)	2
— Para informar sobre la crisis del COVID-19 en el ámbito de sus competencias. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 213/000279)	2
— Para que explique las medidas adoptadas por su departamento en el marco de la gestión de la emergencia sanitaria causada por el COVID-19. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 213/000298)	2
— Para que explique las medidas adoptadas por su departamento en el marco de la gestión de la emergencia sanitaria causada por el COVID-19. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 213/000309)	3

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 2

Celebración de la comparecencia del señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Ábalos Meco):

- **A petición propia, para explicar las actuaciones llevadas a cabo desde su ministerio en relación con la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. (Número de expediente 214/000038) 3**
- Celebración de las comparecencias votadas favorablemente por la Comisión 3**

Se abre la sesión a las doce del mediodía.

MINUTO DE SILENCIO.

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Buenos días, señorías. Contaba una vez Joan Manuel Serrat —cuando le preguntaban después de un suceso luctuoso que qué tal estaba— que estaba bien, dadas las circunstancias. Yo, qué quieren que les diga, estoy contento de verles bien, dadas las circunstancias; circunstancias que conocemos todos, esta pandemia que estamos viviendo no solo en España sino en todo el mundo.

Quisiera antes de comenzar, en primer lugar, trasladar desde esta Comisión y esta Mesa nuestro reconocimiento y nuestra gratitud infinita a los profesionales de la sanidad que están trabajando con esmero y un esfuerzo ímprobo en la curación de todas las personas enfermas de coronavirus. Igualmente, procede que traslademos desde aquí nuestra gratitud por el trabajo que están llevando a cabo todas las personas que están trabajando en el propio ministerio —quiero que se lo traslade así, señor ministro— para sacar adelante todo el trabajo y del que nos va a dar cuenta hoy el propio señor ministro, así como a todas las personas que sin ser funcionarios públicos están trabajando en el ámbito del sector del transporte, ya que es el ámbito de esta Comisión, tanto trabajadores de empresas que hacen un servicio público como de empresas que no son un servicio público, pero que están trabajando por el bien común. Vaya hacia ellos nuestra gratitud por el esfuerzo y el trabajo que están haciendo durante todas estas semanas.

Antes de comenzar, quisiera trasladar desde aquí nuestro más sentido pésame a todas las personas que han perdido a alguien durante estas semanas por este virus. Solicito que guardemos un minuto de silencio en señal de respeto hacia todas ellas. **(Las señoras y los señores diputados, puestos en pie, guardan un minuto de silencio).**

RATIFICACIÓN DEL ACUERDO DE LA MESA, OÍDOS LOS PORTAVOCES, SOBRE LAS SIGUIENTES SOLICITUDES DE COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (ÁBALOS MECO), A EFECTOS DEL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO:

- **PARA INFORMAR SOBRE LA CRISIS DEL COVID-19 EN EL ÁMBITO DE SUS COMPETENCIAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000247).**
- **PARA INFORMAR SOBRE LOS EFECTOS ACTUALES DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GOBIERNO PARA COMBATIR EL CORONAVIRUS COVID-19 CON ARREGLO AL ESTADO DE ALARMA DECLARADO Y PRORROGADO Y LAS PREVISIONES ACERCA DE SUS FUTUROS EFECTOS, EN MATERIA TRANSPORTES Y MOVILIDAD. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 213/000267).**
- **PARA INFORMAR SOBRE LA CRISIS DEL COVID-19 EN EL ÁMBITO DE SUS COMPETENCIAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 213/000279).**
- **PARA QUE EXPLIQUE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR SU DEPARTAMENTO EN EL MARCO DE LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA SANITARIA CAUSADA POR EL COVID-19. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 213/000298).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 3

— **PARA QUE EXPLIQUE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR SU DEPARTAMENTO EN EL MARCO DE LA GESTIÓN DE LA EMERGENCIA SANITARIA CAUSADA POR EL COVID-19. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 213/000309).**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos a sustanciar el orden del día. Como sabrán ustedes, no se ha podido ratificar el acuerdo sobre las decisiones determinadas de la Mesa. Por tanto, en primer lugar, corresponde la ratificación del acuerdo que la propia Mesa tomó —de esta peculiar forma en que lo hemos tenido que hacer, dadas estas circunstancias— de acumular las comparecencias de los grupos que solicitaron que compareciera el señor ministro José Luis Ábalos, para dar cuenta de la gestión de su área departamental. Fue solicitada por VOX, Partido Popular y Ciudadanos. Si les parece bien, lo ratificamos por asentimiento. **(Asentimiento)**. Perfecto, queda ratificado.

CELEBRACIÓN DE LA COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (ÁBALOS MECO):

— **A PETICIÓN PROPIA, PARA EXPLICAR LAS ACTUACIONES LLEVADAS A CABO DESDE SU MINISTERIO EN RELACIÓN CON LA CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19. (Número de expediente 214/000038).**

CELEBRACIÓN DE LAS COMPARECENCIAS VOTADAS FAVORABLEMENTE POR LA COMISIÓN.

El señor **PRESIDENTE**: Asimismo, el propio don José Luis Ábalos Meco solicitó comparecer también a petición propia. Si les parece bien, vamos a ratificar la decisión de la Mesa de acumular las peticiones de los grupos con la del señor ministro. **(Asentimiento)**. Queda ratificado este acuerdo de la Mesa también.

También hemos decidido, por acuerdo de la Mesa —así se lo comunicué—, que va a intervenir el ministro, en primer lugar; después, cada uno de los grupos, de menor a mayor, va a tener un tiempo de ocho minutos para marcar su posición política —ya les avancé que iba a ser flexible con el tiempo—; posteriormente, el ministro volverá a tomar la palabra para responder a las cuestiones que se hayan suscitado aquí; a continuación, volverán a tener un segundo turno de intervención todos los grupos que lo deseen hacer, igualmente de menor a mayor, por un tiempo máximo de tres minutos; y finalizará la comparecencia don José Luis Ábalos Meco, que, si no tienen ustedes nada más que decir, tiene ya la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (Ábalos Meco)**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, comparezco ante esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los diputados y diputadas para explicar las actuaciones llevadas a cabo desde el departamento en relación con la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Lo hago, como ha dicho el presidente, a petición propia y también de los grupos parlamentarios Popular, VOX y Ciudadanos.

Me gustaría comenzar mi intervención dando todo el apoyo del Gobierno y del departamento que dirijo en particular a quienes han perdido a sus seres queridos o se han podido ver afectados de cualquier forma por esta pandemia. Asimismo, quiero manifestar —y en este caso sumarme a las palabras del presidente— el agradecimiento a todos los trabajadores y trabajadoras, muchos de ellos empleados públicos, que están en primera línea dando lo mejor de sí mismos tanto para vencer al virus como para mantener la actividad en nuestra sociedad. Quiero hacer también una mención especial a todos los trabajadores y trabajadoras del sector transportes que están permitiendo, con gran profesionalidad, mantener la actividad indispensable que necesita el país.

Antes de explicar cada una de las decisiones adoptadas en las diferentes áreas de mi responsabilidad, quisiera compartir con ustedes el ánimo que las ha inspirado: mejorar la lucha contra la pandemia, tanto en lo que se refiere a disminuir el riesgo de contagios como en lo que atañe a preservar lo que podríamos llamar actividad productiva; asegurar el abastecimiento de productos básicos a los ciudadanos; aliviar al conjunto de los ciudadanos, con especial atención a los más vulnerables, protegiendo rentas, buscando la liquidez de las empresas; y preparar el camino de una pronta y firme reconstrucción económica y social del país. Esas son las coordenadas y también los objetivos. De eso y solo de eso se trata desde que el 14 de marzo pasado se declaró el estado de alarma con el apoyo de la gran mayoría de los grupos aquí representados. Y esas, por tanto, deben ser también las coordenadas y los objetivos de todo debate y toda comparecencia porque lo que está en juego es la batalla contra el virus, la salud de los españoles y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 4

el futuro económico y social de España. No trato de entretenerlos con buenas palabras, pero creo que es muy importante que todos tengamos muy presente qué es lo que está en juego. No se trata así de ganar un debate o de callar o sorprender al adversario político con argumentos inesperados, la esgrima verbal o la dialéctica de la rivalidad Gobierno-oposición. Hay que superar, o al menos dejar en barbecho, la vieja cultura de la confrontación, al menos mientras la victoria de nuestro país sobre la pandemia y sus estragos no quede asegurada. Y asegurar y garantizar esa victoria no es solo cosa del Gobierno, es un desafío que nos interpela al conjunto de la sociedad, muy particularmente a la representación política en tanto que somos responsables de gestionar en un caso o de fiscalizar la gestión en cada ámbito administrativo. Esta pandemia, señorías, nos va a colocar a todos y cada uno en su sitio porque exige lo mejor de nosotros mismos. Ese será el prisma con el que nos mirarán las generaciones venideras y ese es el baremo con el que nos juzgará la historia, así que creo que todos debemos esforzarnos y elevar la mirada. Y cuando digo esforzarnos y levantar la mirada no me refiero a algo lejano y abstracto. Solo tenemos que fijarnos en la mirada y el ejemplo de quienes están en primera línea, en su sacrificio, en su esfuerzo, en su cooperación, muchas veces en situaciones de dificultad y precariedad que habrá que esforzarse por remediar día a día, sin olvidar tampoco que todos deberemos reflexionar sobre las causas últimas de esa dificultad y de esa precariedad para que nunca más vuelvan a producirse. Habrá tiempo sin duda para ello cuando hayamos vencido esta pandemia.

Centrándome en las actuaciones concretas realizadas desde el departamento con motivo de la crisis sanitaria, ante la aparición de los primeros casos, ante la evidencia de los primeros casos, y para evitar en lo posible la llegada de contagiados, de acuerdo con las indicaciones del Ministerio de Sanidad, con anterioridad a la propia declaración del estado de alarma, pusimos en marcha diversas medidas, entre las que puedo resaltar las siguientes. En lo que se refiere al transporte de viajeros, desde el mes de febrero, basándonos en las directrices del Ministerio de Sanidad, procedimos a la revisión y adaptación de los protocolos de actuación existentes y a principios de marzo implantamos un procedimiento específico de actuación frente a posibles casos de personas afectadas en el ámbito ferroviario. Asimismo, se circuló una recomendación a todas las compañías que realizaran transporte entre zonas de riesgo y España, así como a todos los canales de venta para que incluyeran mensajes de advertencia durante el proceso de compra. El 10 de marzo prohibimos los vuelos directos entre Italia y los aeropuertos españoles, medida que se ha ido prorrogando. El día 12 de marzo también prohibimos la entrada de buques de pasaje procedentes de la República italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles, medida que también se ha prorrogado sucesivamente. Ese mismo día Renfe posibilitó la devolución o el cambio de billetes sin sobrecoste. Y el día 13 de marzo dimos difusión a la Directiva de Seguridad que emitió la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea para combatir la propagación a través de viajes aéreos.

En el caso del transporte de mercancías y profesionales del sector, también el 13 de marzo emitimos una resolución por la que se exceptuaba temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso cuando transcurrieran total o parcialmente por las zonas de riesgo.

Y por último, en lo que se refiere al efecto económico, el Gobierno aprobó dos reales decretos leyes los días 10 y 12 de marzo. El primero de ellos establece que los trabajadores y autónomos en situación de aislamiento preventivo, como los que se han contagiado del virus, se considerarán en situación asimilada a baja laboral por accidente de trabajo, lo que supone una mejora de la prestación. Y el segundo, que preveía movilizar hasta 18225 millones de euros, adoptaba medidas de orden tributario, financiero y laboral para apoyar a las empresas afectadas.

El día 14 de marzo nos vimos obligados a recurrir a la declaración del estado de alarma para poder hacer frente a la dimensión de la crisis sanitaria. Era necesario frenar la movilidad de viajeros, que es objetivo diametralmente opuesto al que siempre hemos fomentado desde el departamento —había que cambiar totalmente la cultura y la misión del departamento—, garantizar el abastecimiento, dar cobertura social a los más perjudicados, posibilitar la liquidez de las empresas, flexibilizar los requisitos administrativos y salvaguardar el empleo siempre que se pudiera. Querría resaltar el hecho de que la causa que ha motivado la declaración del estado del arma no tiene ningún referente cercano en la historia de nuestro país en casi cien años, que fue cuando se produjo la gran epidemia de gripe española, conocida así, aunque sea injustamente, y el país de entonces poco tiene que ver con el que ahora tenemos, pues la población era mucho menor, estaba más aislada, sin contar con las infraestructuras ni con unos medios de transporte tan avanzados como los que disponemos hoy en día. Así, como ya he indicado antes, se aprobó el Real Decreto 463/2020, por el que se declara el estado de alarma para la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 5

gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. La declaración afectó a todo el territorio nacional y la duración inicial fue de quince días naturales, que han ido prorrogándose sucesivamente a solicitud del Gobierno, con la aprobación de esta Cámara.

La autoridad competente designada fue el Gobierno y, para el ejercicio de las funciones del real decreto, bajo la dirección del presidente del Gobierno se establecieron como autoridades competentes delegadas en sus respectivas áreas de responsabilidad a los ministros de Defensa, Interior, Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y Sanidad. El artículo 7 del real decreto recoge la limitación de la circulación de personas por las vías de uso público, la circulación de vehículos particulares para la realización de actividades permitidas o para el repostaje, y la necesidad de que en cualquier desplazamiento se respeten las recomendaciones y obligaciones dictadas por las autoridades sanitarias. Asimismo, faculta al Ministerio del Interior a acordar el cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas por razones de salud pública, seguridad o fluidez del tráfico, o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por los mismos motivos.

Las materias específicas en materia de transportes se recogen en el artículo 14. En el apartado 1 se indica que, en relación con todos los medios de transporte, cualquiera que sea la Administración competente, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana queda habilitado para dictar los actos y disposiciones que, en la esfera específica de su actuación, sean necesarios para establecer condiciones a los servicios de movilidad, ordinarios o extraordinarios, en orden a la protección de personas, bienes y lugares. Asimismo, en el apartado 2 se adoptan las medidas aplicables al transporte interior: la reducción de los servicios en los distintos casos; el establecimiento de criterios específicos para el transporte entre la península y los territorios no peninsulares, así como para el transporte entre islas; la obligación de realizar una limpieza diaria de los vehículos de transporte; la inclusión de mensajes en los sistemas de venta de billetes, y la necesidad de adoptar la máxima separación posible entre los pasajeros. En el apartado 3 se indica que los operadores del transporte llevarán a cabo en un máximo de cinco días los ajustes necesarios para cumplir con los porcentajes establecidos de la forma más homogénea posible entre los distintos servicios que prestan. El apartado 4 está dedicado al transporte de mercancías, indicándose que se establecerán las condiciones necesarias para facilitar el transporte de mercancías en todo el territorio nacional con objeto de garantizar el abastecimiento. Y el apartado 5 establece que las autoridades competentes delegadas podrán adoptar todas aquellas medidas adicionales que resulten necesarias para limitar la circulación de medios de transportes colectivos y proporcionados para preservar la salud pública. Por último, el artículo 18 está dedicado a los operadores críticos de servicios esenciales. En el apartado 1 se indica que los operadores críticos de servicios esenciales adoptarán las medidas necesarias para asegurar la prestación de los servicios esenciales que le son propios. Y en el apartado 2 se explicita que dicha exigencia será igualmente adoptada por aquellas empresas y proveedores que, no teniendo la consideración de críticos, son esenciales para asegurar el abastecimiento de la población y los propios servicios esenciales.

Ante esta realidad, progresivamente hemos ido poniendo en marcha un total de 116 medidas que afectan directa o indirectamente al sector del transporte. Hemos llevado a cabo una producción normativa inédita en la Administración, dado que no teníamos antecedentes, con un esfuerzo que quiero reconocer y agradecer a todos los trabajadores del ministerio y de las empresas del grupo. Tenemos que tener en cuenta que la normalidad en el trabajo de la Administración pública es actuar con mucha previsión, con procedimientos muy reglados y criterios amplios de consulta y verificación. En un estado de alarma esa normalidad desaparece y requiere que la Administración entre en una nueva fase de respuesta normativa rápida a fenómenos inéditos e inesperados. Cada día asumimos nuevos retos y cada día debemos dar respuesta a ellos con rigor, eficacia y la máxima claridad normativa posible. Hemos ido dando cuenta de todas las medidas en las comparecencias diarias del comité técnico de gestión de esta crisis, a través de la Secretaría General de Transportes y Movilidad, así como en las diferentes comparecencias de los responsables de los departamentos ministeriales que se han ido produciendo, superándose el centenar de comparecencias y casi el millar de preguntas respondidas.

El desglose de las 116 medidas adoptadas es el siguiente. En relación con el transporte de viajeros, 46 medidas que persiguen un doble objetivo: por un lado, la contención de la propagación del virus a través de la reducción de la movilidad de la ciudadanía de acuerdo con las pautas marcadas desde el Ministerio de Sanidad, lo que no deja de ser —como les decía antes— paradójico en un departamento cuyo objetivo prioritario antes de la pandemia era justamente el contrario, facilitar el transporte y la movilidad de los ciudadanos, y por otro lado, posibilitar en condiciones adecuadas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 6

aquellos desplazamientos permitidos. Respecto al transporte de mercancías y profesionales, se han adoptado 53 medidas para posibilitar el abastecimiento durante el tiempo que se prolongue el estado de alarma. Y en relación con el efecto económico han sido adoptadas 17 medidas, entre las que se encuentran las relacionadas con la vivienda, pues somos conscientes y tenemos muy presente que las restricciones impuestas por motivos sanitarios también conllevan un importante sacrificio de personas y de empresas.

A estas medidas hay que añadir aquellas que afectan a cuestiones organizativas del departamento y otras de índole social. Paso a continuación a resumir todas estas medidas. En el caso del transporte de viajeros, entre las medidas adoptadas desde la declaración del estado de alarma, podemos resaltar por orden de implantación las siguientes. Dentro de las medidas de ámbito general, hemos puesto en marcha la progresiva desinfección de las zonas sensibles, tales como estaciones ferroviarias, terminales portuarias o aeropuertos, para lo que se contó con el apoyo de la Unidad Militar de Emergencias; la adaptación de la oferta de transportes a las necesidades de movilidad y distanciamiento derivadas de las distintas fases del estado de alarma; la implantación de mensajes obligatorios en los sistemas de venta de billetes advirtiendo de las limitaciones existentes durante el estado de alarma; el cierre de las fronteras interiores terrestres, aunque no para el transporte de mercancías y otras excepciones puntuales, medida que ha sido prorrogada sucesivamente; la prohibición de vuelos y desembarco de pasajeros en Ceuta y Melilla, salvo excepciones autorizadas; la prohibición de vuelos con Canarias y Baleares, a excepción de un número tasado que permita tanto con la península como entre las islas las actividades autorizadas en el estado de alarma, y salvo determinadas excepciones, el desembarco de pasajeros en transporte marítimo; instrucciones para posibilitar la aplicación de las medidas de distanciamiento social en los medios de transporte público; la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países asociados Schengen por razones de orden público y salud pública por motivo de la crisis sanitaria; con motivo de la finalización del permiso retribuido recuperable, el reparto de hasta diez millones de mascarillas a los usuarios de medios de transporte por todo el país; la puesta en funcionamiento de una herramienta de análisis de movilidad utilizando la tecnología *big data* y la geolocalización anónima de los teléfonos móviles, cuyos resultados, conforme se han ido obteniendo, se ponen a disposición de todos los ciudadanos en la web del departamento; y la puesta en marcha de una página de preguntas frecuentes dentro de nuestra web para aclarar a la ciudadanía los diferentes aspectos en un contexto de normativa que evoluciona muy rápidamente.

Específicamente, en el caso del transporte ferroviario, se han adoptado las siguientes medidas: un plan de actuaciones inmediatas para evitar acumulaciones de pasajeros en los servicios de cercanías con el apoyo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; la disposición de nuevas medidas por parte de ADIF y Renfe para evitar que se produzcan aglomeraciones de viajeros, por ejemplo, la disposición de vinilos en el suelo de las estaciones más concurridas y el refuerzo de la señalización y los protocolos; el aplazamiento de manera indefinida de los nuevos servicios AVLO prestados; y por último, la implantación del billete personalizado en todos los canales de venta de Renfe y para todos los servicios comerciales y trenes con reserva de plaza para poder contactar a los viajeros en caso de necesidad por la alerta sanitaria o incidencia en la circulación.

Respecto al transporte marítimo, se adoptó la prórroga de la prohibición de la entrada de buques de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles.

En el caso del transporte aéreo, se acordó la reorganización de la gestión del control de tráfico aéreo y de los sistemas de navegación por parte del Enaire, para garantizar la prestación del servicio en las máximas condiciones de seguridad. Asimismo, se adoptó la implantación de disposiciones respecto a la apertura de determinados establecimientos de restauración y otros comercios en los aeródromos de uso público, para la prestación de servicios de apoyo a servicios esenciales. Ante la falta de interés de las compañías privadas en seguir prestando el servicio, como en el caso de las islas, la adjudicación de los contratos para la prestación de servicios aéreos en las conexiones interinsulares, primero en Baleares y unos días después en Canarias, los contratos se han ido prorrogando de acuerdo con las ampliaciones del estado de alarma. Se han reorganizado las terminales aeroportuarias para adaptarlas a las necesidades concretas de la operativa y conseguir una gestión más eficiente, por ejemplo concentrando en diferentes fases toda la actividad de Madrid en la T-4 o la de Barcelona en la T-1. Asimismo, y de manera continuada, desde el Gobierno hemos estado facilitando en todo momento el retorno de residentes españoles a territorio español; hasta el momento, han retornado más de 24 000 españoles.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 7

En el caso del transporte de mercancías y los profesionales del sector, las principales medidas que hemos adoptado desde el Gobierno, ordenadas cronológicamente, han sido, dentro de la comunidad y de ámbito general, las siguientes. La adquisición de trece millones de mascarillas, de las que ya hemos recibido once millones. Hemos repartido en torno a seis millones: un 60% se ha entregado a transportistas, camioneros, taxis, VTC, autobuses particulares, transporte público autonómico y local y transportistas ferroviarios; un 30% se ha repartido a las empresas del grupo del ministerio y a Correos, y un 10% se ha entregado a personal sanitario y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que así nos lo pidieron. Todo esto ha supuesto una intensa labor logística, tanto para conseguir este material como para su distribución en las condiciones actuales. Se han declarado determinados alojamientos turísticos como servicios esenciales tanto para los profesionales del sector del transporte como para otros servicios esenciales, tales como personal sanitario o Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Se han adoptado medidas para garantizar el cumplimiento de los servicios esenciales para la distribución al por menor de carburantes y combustibles. Se ha puesto en funcionamiento un punto de información a transportistas en la página web del ministerio, con los establecimientos de restauración, hostelería, estaciones de servicio y talleres abiertos para el apoyo de los profesionales que lo necesiten, así como la flexibilización de plazos de los certificados e inspecciones relativos al transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

En el caso del transporte por carretera, se aprobó la orden que posibilita el acceso a los transportistas profesionales a determinados servicios necesarios; la ampliación de la exención temporal al cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso a todo el territorio nacional; la vigencia de las tarjetas de cualificación del conductor acreditativas del certificado de aptitud profesional, sobre lo que posteriormente también se emitió una nota informativa; la apertura de las oficinas de arrendamiento de vehículos sin conductor para el uso profesional con los transportistas de mercancías, que después fue ampliado a los desplazamientos permitidos durante la vigencia del estado de alarma; una instrucción para garantizar la vialidad y circulación en condiciones de seguridad en la red de carreteras del Estado mediante los contratos de conservación integral, que se ampliaron con determinadas medidas de vialidad invernal en los casos de los temporales, que también vimos venir; la autorización para que viajen dos personas en la cabina de los transportes de mercancías por carretera cuando sea necesario; la apertura de los talleres de reparación y mantenimiento de vehículos de motor, así como los establecimientos de actividades conexas de venta de piezas y accesorios, con venta directa a los talleres de reparación y sin apertura al público general; medidas específicas para facilitar el transporte de animales; la posibilidad de hacer declaraciones responsables en el caso de la matriculación y cambio de titularidad de determinados vehículos, ante la imposibilidad de realizar algunos trámites telemáticamente, así como la implantación de instrucciones sobre la utilización de las tarjetas de tacógrafo de conductor y empresa que no pueden renovarse.

En el caso del transporte ferroviario, se han adoptado medidas para facilitar la gestión del mantenimiento de los vehículos ferroviarios, así como las habilitaciones del personal ferroviario y maquinistas o la formación del personal a distancia.

Dentro del transporte marítimo, en el ámbito de la Administración marítima, la extensión de la validez de determinados títulos y la adopción de medidas en materia inspectora. La autorización de la formación marítima teórica, en las modalidades a distancia y *online*, y la publicación de una guía de actuaciones para garantizar la seguridad de los trabajadores en Puertos del Estado, destinada a incrementar la seguridad de los trabajadores, garantizar la logística y aliviar la presión económica sobre las empresas.

Por último, en el caso del transporte aéreo, la adopción de medidas de flexibilidad en los ámbitos de la Aviación Civil no regulados por la normativa de la Unión Europea, en concreto para aplicar las exenciones a los requisitos aplicables a las licencias, habilitaciones y certificados emitidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea. La exención de la emisión de los certificados de revisión de aeronavegabilidad, así como para la finalización de determinada formación emitidos por AESA, el impulso de la modificación de la normativa comunitaria en materia de *slots* aeroportuarios, para que las compañías aéreas no pierdan las franjas horarias no utilizadas, como consecuencia de la cancelación de operaciones en los aeropuertos de la Unión Europea; y, promovido en el seno de Eurocontrol, el aplazamiento de los pagos por tasas de navegación aérea por parte de las compañías aéreas en los meses comprendidos entre febrero y mayo.

Quiero aprovechar que para recordar y para agradecerles su dedicación y profesionalidad en estos difíciles momentos que, el pasado día 14 de abril, dirigí una carta abierta a todos los trabajadores del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 8

transporte y la logística, tanto de mercancías como de viajeros, en todos los ámbitos, aéreo, marítimo y terrestre, dado el esfuerzo y el gran trabajo que han venido haciendo.

Dentro del bloque de medidas relacionadas con el efecto económico, podemos resaltar entre las medidas de ámbito general, que además tienen una especial importancia para el sector del transporte, la aprobación de varios reales decretos leyes, entre los que se encontraba la mayor movilización de recursos de la historia de España, cerca del 20 % del PIB, 200 000 millones de euros, para proteger y apoyar a las familias, trabajadores, autónomos y empresas. Entre dichas medidas, se incluía la regulación de los ERTE, fundamental, por ejemplo, en el caso del sector aéreo, y que va a durar; las ayudas a los autónomos, o el régimen específico de suspensión de contratos públicos. También orientada hacia los contratos públicos, la orden circular de la Dirección General de Carreteras a los directores de obra, para mantener la actividad en condiciones de seguridad, línea en la que ya han trabajado todos los centros dependientes del ministerio; y la guía que publicó el Ministerio de Sanidad sobre buenas prácticas en los centros de trabajo. Dentro del transporte terrestre, la aclaración de las ayudas a las que pueden acogerse desde el sector del taxi, donde tienen derecho al aplazamiento tributario y a la prestación por reducción de actividad.

En el ámbito ferroviario, la no exigencia de las rentas por el cobro del alquiler de los locales comerciales y de las estaciones que gestiona ADIF, que hayan tenido que cerrar como consecuencia de esta crisis provocada por el coronavirus. Esta medida, posteriormente, se amplió a la suspensión del cobro del alquiler a todos los locales e inmuebles arrendados, no situados en estaciones de viajeros, pero que forman parte del patrimonio de ADIF, y también a los inmuebles y terrenos alquilados cuya actividad se ha visto reducida significativamente a consecuencia de la pandemia; y la congelación del cobro de la cuota del alquiler de locomotoras a aquellas empresas de transporte de mercancías por ferrocarril, que Renfe las tiene alquiladas y que no hayan podido trabajar durante este periodo de tiempo.

En materia portuaria, las recomendaciones de actuación para las autoridades portuarias y medidas adoptadas por Puertos del Estado, para aplicar diferentes tipos de ayudas a toda la comunidad portuaria. Y, dentro del Real Decreto-ley 15/2020, una serie de medidas excepcionales y transitorias en el ámbito portuario estatal, con el objetivo de mitigar el impacto económico provocado por esta crisis. Entre las medidas aprobadas, se ha previsto que las autoridades portuarias puedan reducir los tráficó mínimos establecidos en los títulos concesionales para el año 2020. Además, se han articulado otras medidas específicas respecto de la tasa de ocupación, la tasa de actividad y la tasa del buque, para mitigar la complicada situación de nuestras compañías navieras.

En el caso de la red aeroportuaria de AENA, la suspensión del pago de rentas garantizadas en las actividades comerciales de los aeropuertos que no puedan estar operativas, así como con posterioridad las medidas que también se pusieron en marcha para descuentos en otro tipo de alquileres, tales como espacios arrendados por *handling*, operadores o mostradores comerciales y el aplazamiento del pago de las tarifas por estacionamiento de aviones por un periodo de seis meses sin coste financiero.

Y en materia de vivienda, para hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad de los ciudadanos, el Gobierno se ha puesto a trabajar desde el primer momento aprobando un paquete de medidas para brindar especial protección del derecho a la vivienda. Hemos trabajado en esta línea para minimizar el impacto de esta situación y proteger a los inquilinos que queden en vulnerabilidad pero asimismo articular actuaciones necesarias para que los propietarios, dado que un 85 % de estos propietarios son familias, asalariados y pequeños ahorradores también con dificultades. Hemos procurado, por tanto, tomar una medida que pueda ayudar a unos y a otros, de tal modo que no haya ninguna pérdida de rentas. Así, el Real Decreto-ley 8/2020 también incluyó la moratoria en el pago de las cuotas de las hipotecas para los deudores hipotecarios en situación de especial vulnerabilidad que habían visto reducidos sus ingresos. De igual modo, la aprobación del Real Decreto-ley 11/2020 recoge una serie de medidas urgentes y extraordinarias para hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad que puedan estar experimentando los arrendatarios de vivienda; la medida que les comentaba antes. Esta medida incluye un periodo extraordinario de suspensión del procedimiento de desahucio y de los lanzamientos cuando afecten a hogares vulnerables sin alternativa habitacional. Contempla una prórroga de los contratos de arrendamiento de vivienda cuya finalización coincida con este periodo de la epidemia para evitar cambios de domicilio en las actuales circunstancias. En situaciones de vulnerabilidad, cuando el arrendador sea una entidad pública o un gran tenedor, se establece una reducción del 50 % de la renta o bien una moratoria de hasta cuatro meses en el pago del alquiler. Se introduce una línea de avales con garantía del Estado de hasta 1200 millones de euros a través del ICO que permitirá cubrir el pago de hasta seis mensualidades del alquiler sin gastos ni intereses; de esta forma el arrendador cobra todos sus meses y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 9

el arrendatario lo va pagando entre seis y diez años sin ningún tipo de intereses ni gastos —esta semana firmaremos el convenio para que la medida se aplique con efecto retroactivo desde el 1 de abril—, y se incrementa para aquellos sectores vulnerables no tanto ya temporalmente a consecuencia de la crisis sino porque ya estaban en una situación de vulnerabilidad y esto les agrava la situación. Lo que hacemos para este caso es incrementar en 100 millones de euros la dotación del Plan Estatal de Vivienda. Por cierto, también estamos trabajando para que esta misma semana se pueda transferir a las comunidades autónomas y estas así dispongan de liquidez. En este caso, se incorpora un nuevo programa de ayuda y se flexibiliza su gestión para dar apoyo a arrendatarios vulnerables sobrevenidos.

Para concluir este repaso de las medidas puestas en marcha, entre otras iniciativas de índole social me gustaría mencionar la colaboración con los medios de la Dirección General de Carreteras para la limpieza y baldeo de calles y desinfección de estaciones de servicio, de aceras y superficies allá donde se nos ha pedido. Por parte de Renfe, la preparación de trenes medicalizados para tenerlos listos en caso de que lo pudieran requerir las autoridades sanitarias para trasladar pacientes afectados por el coronavirus —ya hicimos un simulacro sobre el mismo y se dispuso de los permisos de la Agencia de Seguridad Ferroviaria—. La adopción de medidas para facilitar el desplazamiento gratuito de sanitarios en AVE, larga distancia y AVANT. La disposición de trenes para el transporte de piezas de robots para hacer test PCR y la donación de mantas de trenes-hotel para hospitales de campaña.

La evacuación de personas con síntomas en diversos buques también la ha hecho Salvamento Marítimo. Por parte de AENA, la gratuidad del transporte de material sanitario a través de la red de aeropuertos —que asume a través de su responsabilidad social corporativa cuando la entidad fuera una entidad pública y este probado que el transportista va a trasladarlo con descuento— y la donación de 2 millones de euros al CSIC para apoyar los proyectos de investigación. Desde el Instituto Geográfico Nacional, la puesta a disposición de material didáctico en línea para todos los niveles educativos y del taller y del laboratorio del Observatorio de Yebes. Y por otra parte, Ineco ha puesto en marcha la iniciativa «Conectados», donde se donaron distintos dispositivos móviles nuevos para facilitar la comunicación entre los mayores aislados en residencias de toda España y sus seres queridos, con un *hashtag* #innovación frente al coronavirus, promovida entre otros desde la comunidad de Castilla y León.

Este conjunto de medidas, señorías, son las que nos han permitido rediseñar un sistema de transporte muy restringido pero al mismo tiempo seguro. Restringido, porque las cifras de movilidad son prácticamente testimoniales y nos permiten reafirmar que las medidas de confinamiento y la restricción de la movilidad han procurado los datos sanitarios que estamos observando estos días. Y seguro, porque el seguimiento continuo de los datos nos permite ajustar la oferta de servicios de forma tal que los niveles de ocupación permiten mantener las distancias de seguridad recomendadas. He traído aquí unos gráficos donde se puede ver claramente los datos de movilidad en ferrocarriles. **(Muestra un gráfico de barras)**. Son tremendos los niveles..., la movilidad ha quedado testimonial prácticamente, muy especialmente en larga-media distancia hemos reducido el 98% de los viajes que se hacían. En cercanías hemos llegado al 90%, unas caídas de movilidad tremendas. **(Muestra un segundo gráfico de barras)**. En viajeros de bus interurbano, 97% de caída. **(Muestra un tercer gráfico de barras)**. Es la evolución de las semanas desde que se decretó el estado de alarma. En vehículos ligeros, que es el vehículo privado, ha habido una caída del 80%. **(Muestra un cuarto gráfico de barras)**. En aeropuertos **(muestra un quinto gráfico de barras)**, peor todavía porque, como no hay vuelos, se ha dado hasta el 94% de caída. En puertos, también, porque al suspender los cruceros y los embarques ha bajado hasta el 97%. Y luego paso a comentar la movilidad en general. Lo que pasa es que la movilidad es muy dispar, estos datos nos los da ya el *big data*. Efectivamente hay un cambio: del 32% de antes del estado de alarma pasamos a una reducción del 61, ahora estamos en el 55%. Ciertamente se ha relajado la movilidad como consecuencia de la entrada de algunas actividades. Hoy mismo —con los datos de hoy— vemos que hay un cierto repunte de movilidad con respecto al viernes de la semana pasada, muy poco pero se nota que ya apunta alguna actividad y que tenemos que seguir con mucho cuidado porque la movilidad es fundamental para la vuelta a la actividad, y hay que controlarla mucho porque la movilidad también es el instrumento para la propagación del virus. Me ahorro todos los comentarios sobre los gráficos.

En el caso del transporte de mercancías, sin embargo —dado que eran servicios esenciales que son los que nos garantizan el abastecimiento—, no se han dado estas circunstancias. Los valores son muy inferiores a los de la situación normal, de todas formas, pero esta reducción tan excepcional no se ha dado. La reducción del tráfico de vehículos pesados se sitúa en torno al 30 o 35% con respecto a los días laborables de 2019 y, si bien el transporte de mercancías no alimentarias ha sufrido reducciones mucho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 10

más significativas, el transporte de productos básicos como alimentación o higiene— se ha mantenido siempre por encima de los valores de un día equivalente del año pasado, es decir, no solo no se ha reducido sino que ha aumentado —hay más consumo doméstico—.

En el caso de los tráficos portuarios de mercancías, las reducciones no superan el entorno del 20%, es decir, no ha habido afectación en la actividad portuaria de modo importante. Por todo lo anterior, podemos reafirmarnos en que, a pesar de las drásticas medidas encauzadas a contener la pandemia y reducir la movilidad, el tráfico de mercancías y el abastecimiento han estado garantizados.

En lo que respecta a la coordinación de la gestión de la crisis del coronavirus con otras administraciones, podemos decir que desde el ministerio ha merecido toda nuestra consideración porque el ministerio tiene una dimensión territorial importante y, en consecuencia, la necesidad de coordinación con las administraciones territoriales es muy necesaria. Tuvimos una reunión con todos los consejeros autonómicos de Transporte, tuvimos también un encuentro —siempre por videoconferencia— con las delegaciones del Gobierno en el ámbito de transporte terrestre y la coordinación con las comunidades autónomas se realiza por un cauce habitual y metódico, que es la Comisión de Directores Generales de Transporte de las comunidades autónomas y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, creada en el seno de la Conferencia Sectorial de Transportes y los grupos de trabajo asociados.

En este contexto, hemos tratado las reducciones de los servicios de transporte público de un modo coordinado, el reparto de las mascarillas de protección —que asumimos desde el ministerio— que hemos trasladado a los servicios de transporte también públicos de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos, y el ofrecimiento de los datos de *big data* a las comunidades autónomas para lo que precisen —hoy está precisamente prevista una reunión virtual con la interpretación de diferentes instrucciones—.

En el caso de Renfe, se ha mantenido contacto fluido con los Gobiernos autonómicos para comunicar los distintos cambios de servicio, ofreciendo aclaraciones sobre las medidas que se han ido adoptando y facilitando datos para poder coordinar las actuaciones. Además, hemos sido sensibles a las peticiones para adecuar los horarios o reforzar trenes para desplazamientos de personal sanitario. También hemos atendido algunas peticiones de servicio puntuales que nos han llegado. Asimismo, en el caso de Adif, se han mantenido algunos contactos concretos para conocer la evolución de ciertas infraestructuras y para el estudio de actuaciones relacionadas con el coronavirus. El transporte aéreo y marítimo se ha coordinado con Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla en sus respectivas órdenes. Las órdenes que emitimos fueron claramente consensuadas y motivadas, especialmente por las autoridades de las islas y de estas ciudades. También se han iniciado contactos a nivel técnico con la Junta de Andalucía y con la de Extremadura respectivamente para comenzar a estudiar el momento y la forma en que se reanudarán los servicios y las rutas aéreas sometidas a obligaciones de servicio público de estas comunidades. En el caso de AENA, también hubo una reunión del director del aeropuerto de Palma de Mallorca y con el director general de Transportes del Gobierno balear, así como otras reuniones del ámbito de turismo tanto en Baleares como en Canarias. En el caso de Puertos del Estado, se mantiene una comunicación continua con todas las autoridades portuarias. Y, en materia de vivienda, desde la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda, a través de la Dirección General de Vivienda y Suelo, también nos hemos dirigido a cada uno de los directores generales autonómicos para explicar personalmente las medidas adoptadas y adelantar el desarrollo de las mismas. Hemos mantenido videoconferencias y conversaciones telefónicas, y hemos mantenido bastante la relación y la coordinación, como no puede ser de otro modo. Es importante señalar también que el ministerio habilitó la posibilidad de que la concesión de las ayudas se realice mediante adjudicación directa y sin ninguna gestión previa, más allá de la mera convocatoria o la apertura de plazo de solicitud por parte de las administraciones autonómicas. Y precisamente esa adjudicación directa es la que permite que cada comunidad autónoma pueda, según sus recursos y también la realidad a la que se enfrenta, elaborar el procedimiento y el diseño que considere pertinentes para priorizar las ayudas a las familias más vulnerables. Finalmente, hemos ordenado adelantar mediante transferencia urgente, como les decía antes, 346 millones de euros correspondientes a la anualidad de 2020 del Plan Estatal de Vivienda a las comunidades autónomas. De esta manera, las comunidades autónomas disponen ya de recursos para atender estas ayudas. A continuación, como también les he dicho antes, se transferirán otros 100 millones de euros con el mismo objetivo. Posiblemente —como les digo, lo estoy intentando— esta misma semana lo puedan tener.

Respecto de las próximas medidas, donde sin duda tendrán mucho que decir las administraciones, en el ministerio ya estamos trabajando, moderando y previendo escenarios futuros, tal y como ya anuncié el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 11

presidente del Gobierno el pasado sábado y precisamente mañana está previsto que se aborden en el Consejo de Ministros. Hay tres bloques en los que avanzar: el retorno a la normalidad —y entre comillas normalidad—; la recuperación del sector del transporte —hay modos de transporte muy impactados— y la construcción y la vivienda como palancas de recuperación económica, que nos dan una gran oportunidad para la reconstrucción.

En cuanto al primer bloque, el retorno a la normalidad, el sector del transporte y la movilidad tienen y tendrán un papel clave en la lucha contra el COVID-19; sector que va a ser sometido a un importante nivel de estrés durante el proceso de vuelta a la normalidad. La apertura progresiva de distintas actividades se verá acompañada de un incremento de la movilidad, especialmente causado en las grandes ciudades. Por este motivo es necesario diseñar con antelación un sistema seguro y coordinado con el resto de actores y también administraciones. En este sentido estamos trabajando con diferentes grupos de trabajo entre ministerios, comunidades autónomas, consorcios de transportes y grupos a nivel europeo e internacional.

La correcta definición del retorno a la normalidad será muy importante en el caso del transporte metropolitano. Nuestro objetivo es establecer un proceso gradual y seguro. Para ello estamos planteando medidas en tres ejes fundamentales: el incremento de la oferta, estudiando alternativas entre los distintos modos de transporte y el impulso de otros de transporte individual; la gestión de la demanda con el estudio de medidas que nos permitan ir consiguiendo niveles de actividad equivalentes a los anteriores a la pandemia pero con cifras de movilidad más reducidas —en este grupo se encuentran medidas encaminadas a reducir la demanda en origen, como el desescalado de los horarios de la jornada laboral para aplanar el pico de las horas punta o el establecimiento de franjas horarias de personal en teletrabajo— y las medidas destinadas a controlar el acceso al sistema de transporte, así como el refuerzo de control en los accesos a las estaciones. Asimismo, luego la seguridad de transporte a través de recomendaciones a los usuarios sobre el uso de mascarillas, desinfección de vehículos, terminales y el control de flujos de pasajeros.

El éxito no va a depender de una única solución sino de la armonización de un conjunto de medidas encaminadas a encontrar el punto óptimo en el que en cada una de las progresivas fases compaginemos la previsible demanda con la máxima oferta que podamos garantizar teniendo en cuenta todos los medios de transporte y la micromovilidad, independientemente del ámbito competencial.

La recuperación del sector del transporte va a tener que afrontar una importante crisis en los próximos meses, que esperamos que dure lo menos posible, pero existe un consenso generalizado de que será uno de los sectores que más tarde va a salir del periodo de hibernación. Se ha sometido al sector a un importante parón, especialmente en el sector aéreo y ferroviario, con una especial incidencia en el turismo, y por ello es necesario seguir trabajando en un esquema de protección de rentas y de liquidez para el transporte. Esta crisis también está afectando, lógicamente, a las empresas públicas del ministerio, que estamos viendo cómo reducen sus ingresos; con los datos que les he enseñado obviamente los ingresos han bajado muchísimo y, por lo tanto, deben adaptar estos servicios y su actividad inversora a la nueva situación. En este caso, la financiación europea ha de ser muy importante para el sostenimiento de la inversión pública, pero más tarde volveré a referirme al contexto internacional.

La construcción en general, y particularmente la relacionada con la vivienda tanto en su vertiente de incremento de ofertas de vivienda social a precio asequible como en la vertiente de rehabilitación, deberá tener un efecto tractor de la recuperación económica y el empleo. El ministerio está trabajando con la iniciativa privada en planes para reconstrucción, si bien es cierto que el confinamiento ha conllevado una evidente tensión en las finanzas públicas por el doble efecto de la activación de los estabilizadores automáticos y la financiación de una ambiciosa política de protección de rentas. Es por ello que la financiación de la política de inversión pública exigirá la aprobación de un generoso plan de reconstrucción europea.

En las diversas fases por las que hemos atravesado en esta pandemia el objetivo ha sido siempre el mismo: no restringir más actividad que la realmente necesaria para contener eficazmente el avance del COVID-19, al mismo tiempo que se minimiza el impacto sobre el tejido empresarial y el empleo. Para ello hemos adoptado una batería de medidas de corte fiscal, laboral y financiero de ámbito general y medidas específicas para los contratos del sector público que contemplan ayudas económicas para las empresas afectadas y flexibilidad por parte de la Administración para afrontar situaciones concretas. En todo caso, el Gobierno reitera que no restringirá la actividad económica que sea compatible con la lucha contra el COVID-19 en cada momento, máxime en este departamento, desde el que gestionamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 12

cerca del 80 % de la inversión pública del Gobierno y que en consecuencia ha de ser una palanca importante en la reconstrucción.

Al hilo de lo anterior, me gustaría también hacer una reflexión sobre el contexto internacional —y ya voy acabando— para darles esperanzas. En esta pandemia, por mucho que se quiera hacer creer lo contrario, España no es un caso único ni aislado. Los casos reconocidos en Europa superan ya 1 300 000 contagiados, solo en los países miembros de la Unión Europea hablamos ya de más de 900 000 personas que han contraído el COVID-19, y si las consecuencias en la salud pública son muy importantes no lo son menos en las economías de todos los países, y son muy visibles, como hemos venido diciendo, en el sector del transporte en todos y cada uno de los países de la Unión Europea.

En esto quería detenerme un momento, en el papel que la Unión Europea tiene que desarrollar en la salida de esta crisis y en particular en el sector del transporte, porque necesitamos la urgente adopción de medidas desde España, conjuntamente con Francia, Alemania e Italia, y estamos trabajando. Así, el día 2 de abril solicitamos por carta a la comisaria de Transportes de la Unión Europea acciones rápidas y coordinadas para afrontar la crisis en el sector del transporte a corto y medio plazo. Este pasado viernes tuvimos una videoconferencia los cuatro ministros —Francia, Alemania, Italia y España— en modo de reunión preparatoria para la videoconferencia de ministros de Transportes que tendremos el próximo miércoles, día 29, y hemos acordado mantener una postura común durante esta reunión. Hemos acordado solicitar medidas para apoyar financieramente al sector del transporte, incluyendo iniciativas para movilizar inversiones. En concreto nos preocupa mucho el estado del sector de la aviación, duramente castigado en esta crisis. Todos los países europeos tienen el mismo problema, graves problemas en el sector aéreo.

Adicionalmente hemos pedido a la Comisión —así lo trasladaremos en la videoconferencia de ministros— que desde la Unión Europea se adopten soluciones para garantizar la continuidad de los transportes de mercancías, una vez que se permita el transporte de pasajeros. En este sentido acogimos muy positivamente la iniciativa de los corredores verdes para facilitar el tránsito de mercancías entre los Estados. El establecimiento de corredores verdes ha permitido que los pasos fronterizos internos de la red transeuropea de transportes estuvieran abiertos para el transporte de mercancías, reduciendo al máximo el tiempo de espera en frontera y garantizando eficazmente su fluidez. Ahora tenemos que asegurarnos de que esos corredores siguen funcionando una vez que se reactive el transporte internacional tanto de mercancías como de pasajeros por carretera. También en relación con el tránsito de mercancías hemos visto la necesidad de facilitar el trabajo de los conductores. Como bien sabrán, desde el ministerio ya hemos tomado medidas al respecto y solicitamos un esfuerzo de coordinación para que un conductor, especialmente de España, que tenemos una ubicación periférica, no se encuentre con más de veinte normas diferentes en su viaje para trasladar mercancías por Europa. Hemos insistido en que tenemos que tratar de encontrar una normativa común para el conjunto de los países, desde los tiempos de conducción y descanso hasta la validez de certificados caducados, como la ITV o el carnet. Y buscaremos en esta reunión del miércoles tener una aproximación común a nivel europeo de las medias que tomemos cada país en relación con la desescalada, por lo que pediremos a la Comisión la emisión de recomendaciones para todos los modos de transporte en las relaciones transfronterizas y en las relaciones aéreas en los países europeos, de tal modo que no tenga cada país unos requisitos para el transporte, por ejemplo, aéreo, que tengamos todos las mismas recomendaciones.

Con una visión más a medio plazo, somos conscientes de las dificultades que atravesarán nuestras empresas una vez que termine la emergencia sanitaria. Por ello, hemos puesto en conocimiento de la Comisión la necesidad de proteger los activos críticos del transporte, tanto infraestructuras como operadores, asegurando inversiones desde la Unión Europea. Necesitamos que Europa sea una palanca de futuro. Queremos y creemos que Europa es parte de la solución a esta crisis, también en el sector del transporte, y pedimos que se actúe ahora. No podemos dejar pasar este tren en el que tenemos que estar todos los países de la Unión Europea.

Voy terminando, pero me gustaría compartir con sus señorías una reflexión final. Como decía al inicio de mi intervención, esta pandemia nos coloca a todos en nuestro sitio. Hay que elevar la mirada; todos tenemos un trabajo y una encomienda. En estos días hemos visto la importancia de contar con un Estado del bienestar robusto, un sistema de transportes sólido y una política europea integradora. La búsqueda de una vacuna y de tratamientos más eficaces corresponde a los investigadores y a los sanitarios. Su diligencia, su sacrificio, su entrega se han convertido en un elemento de cohesión social que produce y motiva sentimientos de empatía, solidaridad y fortaleza frente a la adversidad. Pues bien, así como la comunidad científica y médica recorren su camino con entrega absoluta, con confianza en sus propias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 13

posibilidades y con la certidumbre de que su esfuerzo, más allá de producir efectos directos en la lucha contra la pandemia, rearma moralmente a los españoles, nosotros, los políticos, los representantes públicos, debemos estar también a la altura del momento y tomar ejemplo de su esfuerzo, de su cooperación y de su trabajo como una sola persona. Así como el personal sanitario ha redoblado su esfuerzo y su sacrificio pensando solo en curar a los enfermos y vencer al virus, nosotros, la representación política, también debemos redoblar nuestro esfuerzo, pensando en dar confianza a los ciudadanos y superar esta crisis. A los sanitarios todos los españoles les aplauden —les aplaudimos—, porque se lo merecen, todos los días a las ocho de la tarde. Los aplausos de las ocho de la tarde son un justo eco del esfuerzo y de la solidaridad de los españoles. Pues bien, no espero que nos aplaudan los ciudadanos a nosotros, obviamente —tampoco me gustaría que nos abuchearan; es un deseo—, lo que sí espero es que entre todos, cada uno desde su responsabilidad —unos con la responsabilidad de gobierno, otros fiscalizando la acción del Gobierno, otros presentando propuestas, alternativas, las que crean convenientes—, seamos capaces, al menos, de demostrar a la nación que buscamos soluciones, que vamos a superar esta pandemia, que vamos a superar esta crisis sí o sí, sin dejar a nadie atrás, a ningún español o a ninguna española. Esta pandemia que nos golpea y que convulsiona el mundo no puede tener como efectos secundarios la desconfianza permanente respecto de la eficacia de las decisiones adoptadas, un pesimismo general respecto al porvenir de la nación ni la descohesión social como consecuencia de un agravamiento de las desigualdades. Todos tenemos la obligación de rearmar la esperanza y de trasladar la confianza en que acertaremos, sí o sí acertaremos, porque cuando no seamos capaces de acertar, entre todos corregiremos lo que sea necesario para acabar acertando. Se necesita una receta aparentemente simple: constancia, perseverancia, cooperación y evitar la confrontación hasta que esto pase. No pido —ni se puede interpretar así— ningún acatamiento, ningún sometimiento, ningún silencio; más bien al contrario, espero que se nos exija, que se nos pidan cuentas, que se nos den propuestas, desde el rigor y la responsabilidad que requiere este momento.

Muchas gracias por su paciencia. No son momentos fáciles, uno nunca sabe lo que te puede venir —aquí tenemos a una exministra—; uno no lo elige pero lo afronta, sabe que para eso estamos y tiene que asumir la responsabilidad. No se puede eludir una responsabilidad, sobre todo cuando ves que no ya la situación, sino muchos de los sueños, de los planes de la gente están en función también de lo que hagamos algunos. Y además, no dejamos de ser personas y también tenemos nuestras familias y nuestras situaciones; así que también podemos entender cómo estarán aquellos que se encuentran en peores circunstancias.

Muchas gracias. Quedo ya a la espera de sus intervenciones.

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

Como decíamos antes, comenzamos las intervenciones de los grupos de menor a mayor. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto van a intervenir dos portavoces. Comenzará don Isidro Manuel Martínez Oblanca y después tendrá la palabra don Albert Botran Pahissa.

Señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenos días a todos, señorías. Agradezco a la Mesa de la Comisión que permita al Grupo Mixto repartir entre dos portavoces el tiempo de nuestra intervención. Acumularemos el tiempo de réplica para disponer de un poco más en este primer turno.

Buenos días, señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Le agradezco su comparecencia y le quiero plantear algunas cuestiones con objeto de aclarar varias dudas. Comienzo recordando que hace dos meses que usted compareció ante esta Comisión para exponer los objetivos y prioridades del Gobierno para la XIV Legislatura. En aquel 26 de febrero, increíblemente lejanísimo, estuvimos reunidos casi cinco horas y el debate quedó recogido en cuarenta y ocho páginas del *Diario de Sesiones*, cuyo contenido, crisis del coronavirus mediante, ha quedado hecho fosfatina, porque la situación ha dado un giro copernicano que exige, como usted apuntaba, nuevos planteamientos en las competencias que tiene atribuidas su ministerio y por los profundísimos cambios a los que estamos abocados cuando superemos esta emergencia sanitaria. Usted subrayaba en aquella fecha que, entre otros aspectos, su ministerio representaba cerca del 80% de la inversión pública en obra civil del Estado. Tomando estos porcentajes como referencia, le pregunto si ha hecho el Gobierno estimaciones del impacto económico que la emergencia del COVID-19 va a suponer en términos de inversión pública. Entiendo que estando en pleno desarrollo de la pandemia resulta imposible precisar cifras y porcentajes, pero dado que el suyo es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 14

el departamento inversor más importante y, en consecuencia, uno de los principales creadores de empleo, le pido si es posible que avance las nuevas prioridades y líneas inversoras para el escenario que surja tras la emergencia, que a nadie se le oculta, efectivamente, que será devastador y tendrá durísimos efectos económicos y sociales.

En relación con la vivienda, su ministerio ha sido partícipe directo de iniciativas legislativas por la vía excepcional y urgente del real decreto ley, como nos acaba de explicar; una vía más justificada que nunca para acometer los efectos de la catástrofe, aunque no en pocas ocasiones ha habido improvisación que ha dado lugar a confusiones y generado errores. En esa abundante producción normativa, a la que usted aludía, la Orden Ministerial publicada el 11 de abril por su ministerio, al hablar de solución habitacional señala que: «Cuando no se disponga de este tipo de vivienda, la ayuda podrá aplicarse sobre una vivienda adecuada, de titularidad privada o sobre cualquier alojamiento o dotación residencial susceptible de ser ocupada por las personas beneficiarias, en los mismos regímenes». Ante esta Comisión, señor ministro, quiero reiterar, como ya hice públicamente, que este párrafo consagra lo que el Tribunal Constitucional ha declarado inconstitucional, la ocupación ilegal de viviendas, y vulnera concretamente el derecho a la propiedad consagrado en el artículo 33.1 de nuestra carta magna. En consecuencia, le pido, señor ministro, que corrija y precise la redacción de esta orden.

En materia de transportes de mercancías por carretera cabe señalar que, como usted apuntaba, el sector está resultando crucial para garantizar el abastecimiento, pero la actividad general ha caído más del 50%. Muchos viajes se hacen en vacío por problemas de retorno y las empresas están capeando la situación con vacaciones y descansos, pero todo apunta a que necesitarán de ayudas para mantenerse y evitar la destrucción de empleo. Señor Ábalos, al igual que todos los sectores productivos del país, el del transporte aguarda expectante a que el Gobierno avance un calendario estimativo de la desescalada, del fin de la hibernación y, en definitiva, del término del confinamiento. Lo reitero, un calendario estimativo, para que las empresas españolas puedan planificar su inmediato futuro. Al hablar, por citar sus palabras, del retorno a la normalidad y en términos de movilidad, también reclamo al Gobierno claridad en la fase de desescalada para evitar las contradicciones que se han puesto en evidencia con la autorización para que los niños pudieran salir de su domicilio. Claridad; recuerden que el Gobierno modificó el criterio inicial en cuestión de horas, generando confusión y descrédito. Claridad; señor ministro, a su ministerio le corresponde la movilidad ciudadana y le pido, señor Ábalos, que las medidas sean aplicadas con sentido común y con claridad de mensajes a los ciudadanos. Claridad.

Señor ministro, en relación con el transporte portuario le pido que el ministerio garantice la igualdad de condiciones entre las diferentes terminales y, muy especialmente, entre los grandes puertos de interés general del Estado. El ministerio, dentro de esa voluminosa producción normativa a lo largo de esta emergencia sanitaria, aprobó la pasada semana un real decreto que ya se han apresurado en aplicar puertos como el de Vigo o el de Bilbao. Reclamo que su ministerio promueva una dotación de las medidas portuarias que evite desigualdades porque, en el caso de los puertos de El Musel y de Avilés, en Asturias, al impacto de la emergencia sanitaria se añadiría otro impacto sobre la competitividad y, en consecuencia, sobre el empleo y el transporte marítimo.

Concluyo, señor presidente. Decía usted, señor Ábalos, que todos tenemos la obligación de rearmar la esperanza, y estoy completamente de acuerdo con usted. Nos apuntamos —yo el primero— a rearmar la esperanza, pero en términos materiales el Gobierno tiene que poner a los ciudadanos mascarillas y test. La esperanza la tenemos todos, mascarillas y test los necesitamos con urgencia.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Botran.

El señor **BOTRAN PAHISSA**: Buenos días. Gracias, señor ministro.

Me va a permitir que me centre fundamentalmente en las medidas que ha tomado su ministerio sobre vivienda y que ha comentado usted hoy, porque nos parece que una de las preocupaciones mayores para las clases populares es poder pagar el alquiler o la hipoteca. Nosotros lo que vemos del análisis de las medidas que han llevado a cabo es que están tomadas desde el punto de vista de que esta es una crisis coyuntural, de la cual se va a poder recuperar la economía relativamente pronto, y que todo lo que sea pasar los problemas a unos meses adelante será sostenible por parte de las familias trabajadoras. Y ese es un error, seguramente la crisis económica será más larga y los problemas para pagar el alquiler y las hipotecas, etcétera, han venido para quedarse. Ya estaban porque el mercado de la vivienda era totalmente abusivo e injusto y la caída de ingresos de las familias de clase trabajadora pues va a agravarlo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 15

Nos parece que este es el primer problema de las medidas, que son coyunturales. Luego, hay otros detalles más concretos. Cuando se diferencia a un gran tenedor de un pequeño propietario, en el caso de tener una relación contractual de alquiler con un pequeño propietario se sitúa la carga de la prueba de la necesidad de dejar de pagar el alquiler en el inquilino y no la necesidad de cobrar este alquiler en el propietario. Nos parece que se podría haber hecho totalmente al revés. En cuanto a las medidas de desahucios esperemos que se cumplan. Tenemos precedentes de que alguna medida gubernamental, por ejemplo en Cataluña, se hizo mediante un decreto que luego los juzgados interpretaron como confuso y acabó no teniendo resultados en cuanto a echar de su casa a familias en situación de vulnerabilidad. Igualmente, el uso de empresas de matones para hacer estos desahucios cuando no se pueden tramitar por la vía judicial es algo que se ha dado y que incluso se está dando en la situación de estado de alarma. La semana pasada se localizaron dos —son los que se saben, pero se localizaron dos— en la ciudad de Barcelona. Puede que determinados propietarios, ante la paralización de los juzgados, opten por estas vías que son totalmente ilegales. Entonces, nos parece que unas medidas necesarias son las que decididamente apoyen a las clases populares en su necesidad de vivienda y de contenido principalmente estructural, es decir, que van a intervenir fuertemente en el mercado de la vivienda porque el problema es estructural y no coyuntural. Por eso, hemos hablado de la necesidad de suspender los alquileres. Ustedes aquí se refieren al hecho de que hay un 85% de pequeños propietarios, pero lo que hay es una doble confusión. Primera, que esta cifra no sabemos en qué la fundamentan ustedes. Nosotros tenemos algunos datos, por ejemplo, de la ciudad de Barcelona, donde sí se ha hecho un estudio riguroso de quién tiene en propiedad las viviendas de alquiler, y se situaría en una proporción algo más baja; dos tercios de las casas estarían en manos de personas físicas y un tercio en manos de bancos. Segunda, el hecho de que estos dos tercios sea de personas físicas no quiere decir que —como usted ha situado— el pequeño casero dependa de ello para complementar su pensión; ser personas físicas no las convierte en pequeños caseros, porque muchas veces tienen hasta diez viviendas en propiedad. Solicitamos en este sentido la suspensión de alquileres y la regulación del precio del alquiler. Se ha dicho que si se debía regular los precios del material de primera necesidad en el caso sanitario, también es de primera necesidad la vivienda y nadie debería especular con su precio. Pues una medida valiente, necesaria y estructural es regular y limitar el precio del alquiler. Una moratoria indefinida de los desahucios...

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, por favor.

El señor **BOTRAN PAHISSA**: Llevo cuatro minutos. Por eso hemos juntado el tiempo de réplica.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, he sumado todo.

El señor **BOTRAN PAHISSA**: En treinta segundos termino.

Dentro de estas medidas contemplábamos las que he ido exponiendo, aparte de una necesaria expropiación de pisos vacíos también para fortalecer el mercado público de alquiler. A nosotros nos parece que en esta crisis el sector privado, el sector de los grandes propietarios, de la banca, etcétera, no está poniendo ni un euro de su parte, y en cambio a la gente que depende de esa renta del trabajo simple y llanamente para sobrevivir no se la está ayudando lo suficiente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora tendría la palabra el representante del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, pero no ha venido ninguno.

Por tanto, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vasco, don Íñigo Barandiaran Benito.

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

Señor ministro, buenos días, bienvenido y muchas gracias por sus explicaciones. Lo cierto es que la gestión de la excepción —como es la situación en la que estamos— siempre es difícil y siempre se basa en una mecánica, que es la de prueba-error, e intentar salir hacia delante, con el margen de incertidumbre que eso supone. Sin embargo, también debemos decir que las decisiones que se han adoptado hemos entendido que han mantenido en algunas cuestiones una línea correcta. Compartimos, por ello, la razones que impulsan a una cuestión principal, que es el mantenimiento de los servicios públicos con los estándares que se habían vinculado a la pandemia para mantener la movilidad y el transporte con las características necesarias para hacerlo compatible con la situación de emergencia. Sin embargo, también nos gustaría hacer una pequeña reflexión sobre esta cuestión, porque como nota

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 16

característica y dado que la gestión de los servicios públicos —el mantenimiento de sistemas ferroviarios, de transporte urbano, que depende de diferentes administraciones públicas, o de la actividad aérea o la portuaria y aeroportuaria— que se prestan sobre esas infraestructuras han estado sobre todo en manos de diferentes instituciones, lo cierto es que en estos casos eso ha permitido adoptar una decisión que consiste en asumir su coste, en todo tipo de órdenes, a pesar de la inexistencia de actividad, y eso es una decisión política. Es una decisión política hacer que diferentes administraciones públicas asuman el coste económico de esos servicios en aras de facilitar la lucha contra esta pandemia. Sin embargo, existen otras actividades que también han sido declaradas como esenciales que, siendo también servicio público, se prestan por particulares o entidades de derecho privado y que han debido mantener buena parte de su actividad a pesar de la certeza de la inexistencia de ingresos. El transporte público de viajeros, sea regular o taxis, autobuses, servicios aeroportuarios, entidades auxiliares o servicios ligados a las líneas de transporte marítimo han mantenido su actividad en todos los casos ante la certeza de que desde el punto de vista económico dicha situación era ruinosa. Y es cierto también que se han arbitrado diferentes medidas para intentar paliar en cierto modo esa deficiencia o ese déficit, pero esa es también una decisión política, la de trasladar el coste a esos particulares titulares de concesiones de servicio público, si bien —y esta es otra cuestión que le quiero añadir— en muchos casos sus efectos se han extendido sobre actividades auxiliares que no forman parte de dichas concesiones y que, por tanto, tampoco tienen forma de trasladar a la Administración la posibilidad de asumir dichos costes, sin olvidar por otra parte otro ámbito económico o el paso a otro estadio; esa es la cuestión que se debería tener en cuenta.

Otra de las cuestiones a las que ha hecho referencia usted, dentro de las políticas públicas que han sido abordadas en el ámbito del COVID, ha sido el tema de la vivienda. Poco vamos a poder decir, primero porque, como usted ha afirmado también, en su mayor parte es competencia de las comunidades autónomas con las cuales han estado ustedes colaborando con esas dotaciones que en principio ha cifrado en 347 y 100 millones, si no me equivoco, respecto a las que entendemos que es la vía adecuada y además se debe incentivar su facilitación y un mayor grado de cooperación. Pero también esas son decisiones políticas, las de traspasar al ámbito de las comunidades autónomas esas cantidades.

En conjunto, podemos decir que las iniciativas que se han tomado por parte del Gobierno cuentan con nuestro apoyo, nos han parecido lógicas, son excepcionales, pero también me gustaría hacer referencia a algunas cuestiones más particulares que quizá no se han tenido en cuenta o que se han citado sin que sean demasiado trascendentes en principio pero que afectan también a muchas personas. Permítame que me refiera a un caso particular que también mencionó mi portavoz, el señor Esteban, el pasado día en otra Comisión, y es el de los marinos, bien de pesca, bien de marina mercante, que están en mareas de larga duración. Según datos de las asociaciones de la Cámara Naviera Internacional, ICS, o la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte Marítimo, ITF, se estima que 100 000 trabajadores de los 1,2 millones que están embarcados actualmente, que son los que facilitan cerca del 90 % del flujo comercial a nivel mundial en todo momento, deben ser relevados cada mes. Sin embargo, y como consecuencia de la pandemia, la mayor parte de esos relevos están siendo impedidos, bien como consecuencia de que los relevistas no pueden acceder al lugar donde se encuentra esa embarcación o bien porque gran parte de los países impiden a esas embarcaciones acceder al puerto y, menos aún, desembarcar a esos marineros, sometiéndolos en muchos casos además a tratos que son difícilmente justificables. Ello, además, unido a la inexistencia de medidas de protección efectiva o la ausencia de servicios médicos, les coloca en una situación en la que, para empezar, mucha parte de esas mareas —así se llaman— en las que tenían que estar noventa días se están extendiendo a seis meses o más, con los problemas médicos, psicológicos, laborales y de todo tipo que se están produciendo. Evidentemente, no va a poder responderme ahora mismo, señor ministro, pero me gustaría que se lo apuntara como una cuestión que creo que merecería su atención.

Hay otra cuestión que también está siendo relevante —me imagino que en otras comunidades también, la extremeña, la andaluza o la gallega, pero también la vasca y la catalana—, que son los problemas transfronterizos como consecuencia del cierre de fronteras, sobre todo en la frontera Irún-Hendaya en la que el flujo de vivienda y de paso continuo es habitual porque existe actividad no solo comercial sino laboral y también de ámbito humano —muchas familias viven a un lado y otro de la frontera—; se están produciendo auténticas dificultades, problemas y hasta dramas. Sería bueno que también se prestara atención a este asunto para intentar darle una solución lo más efectiva y rápida posible.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 17

Finalmente, al margen de una referencia que ha hecho usted a la cuestión europea con la que terminaré, ha hecho mención a las, por llamarlas de alguna manera, previsiones de desescalada en materia de transporte, es decir, cuál iba a ser la adecuación del transporte público a la situación de desescalada. Aunque la ha mencionado, me gustaría que expusiera un mayor grado de precisión de esa adecuación del transporte a la desescalada.

También quiero hacer, por supuesto, una última referencia obligada, necesaria. Si algo ha dejado en evidencia el COVID no han sido determinadas medidas. En general, los sistemas públicos han demostrado que incluso en situaciones como estas han tenido una forma de reaccionar más o menos adecuada o eficaz, sin embargo, lo que se ha puesto en evidencia ha sido el marco europeo; y digo el marco, no nuestro proyecto europeo, por decirlo de alguna manera. Usted lo ha proyectado hacia ciertos grados de acuerdo con determinados países para encauzar políticas determinadas en materia de transporte, en materia de condiciones, en materia de seguros, en muchas cuestiones. Pues bien, le animo a que siga haciéndolo porque le repito que si algo ha salido tocado en esta pandemia, aparte de personalmente muchas cosas, muchos ámbitos personales, profesionales y familiares, ha sido esto. Es un proyecto político que debemos fortalecer. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

Me ha gustado sobremanera que nos haya adelantado esa iniciativa que han mantenido con Francia, Italia y Alemania en materia de transporte. Efectivamente, en anteriores comisiones de Transportes ya habíamos comentado la necesidad de aunar, de unificar o de intentar potenciar ese tipo de normativa que pudiera facilitar el transporte comercial. Es el modo de deshacer entuertos, de facilitar trabajos y de hacer que a futuro incluso problemas tan graves como esta pandemia puedan tener una solución adecuada, porque el marco de solución adecuado de los problemas que vayamos a tener como ciudadanos en un futuro va a ser el europeo.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra la representante del Grupo Parlamentario Ciudadanos, doña María Muñoz Vidal.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señor ministro. Señorías, yo también me alegro mucho de verles y me sumo al recuerdo que hemos hecho al inicio de la sesión de hoy por las 23 000 víctimas. Quiero expresar en mi nombre y en el de mi grupo parlamentario nuestro más profundo pésame a todos sus familiares, personas que merecen nuestro reconocimiento y respeto.

Señor ministro, quiero empezar mi intervención alertando sobre algunas deficiencias que no ha resuelto todavía su ministerio, a pesar del tiempo transcurrido y perdido. Si bien es cierto que los problemas que surgieron en los primeros días en materia de movilidad fueron solucionados con cierta prontitud, todavía nos encontramos hoy con ciertos problemas que persisten, y se ha referido usted a ellos. Hablo de transportistas y de trabajadores no esenciales, que, después de todos los días que llevamos de estado de alarma, siguen denunciando insuficiencia en las estaciones de servicio. Se ha pronunciado sobre ello, pero no ha dejado claro si van a aumentar estos servicios esenciales que les garanticen un servicio adecuado en condiciones similares a las anteriores a la crisis en alimentación, aseo y descanso durante el tiempo que dure el estado de alarma. Hemos visto —también se ha referido usted a ello— que los transportistas han sido, como los agricultores o los empleados de los supermercados, el mayor baluarte que ha asegurado el abastecimiento de productos alimentarios de millones de familias españolas y deben tener condiciones para poder descansar, reponer fuerzas o asearse. Así pues, pedimos, por favor, que se garantice una densidad de servicios por kilómetro de carretera suficiente para asegurar este servicio a los transportistas.

Además, quiero hacer hincapié, como siempre estoy repitiendo en las últimas comparecencias a las que asisto, y llamar la atención sobre la improvisación constante en la gestión de esta crisis, que ha generado alarma en algunos sectores de la población. Reitero que mi grupo sigue insistiendo en que se cree cuanto antes esa comisión de pactos para la reconstrucción en este Congreso, una comisión que no debe servir para que ustedes tapen, mutualicen o justifiquen errores, sino para evitarlos. Señor ministro, sabe que cuentan con nosotros y por eso quiero preguntarle una vez más por qué siguen actuando en solitario, habida cuenta de que han registrado la creación de una comisión sin tener otra vez en cuenta a la oposición. Si de verdad buscan el consenso, ¿se comprometen al menos a ponerla en marcha esta misma semana? Ministro, cada día que pasa sin trabajo en esa Comisión es un día más que estamos al albur de sus improvisaciones; improvisaciones de las que usted ha hecho cronología y a las que me voy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 18

a referir ahora en materia de vivienda. Ejemplos de confusión, han necesitado tres reales decretos leyes para que toda la materia de vivienda quedara prácticamente zanjada. En el Real Decreto-ley8/2020 decretaron moratoria de hipotecas para vivienda habitual, pero no decían nada de inmuebles comerciales ni moratoria de alquileres. Sacaron el Real Decreto-ley11/2020 que incluía la moratoria hipotecaria para inmuebles afectos a la actividad económica y decretaron la moratoria de los alquileres para la vivienda habitual, pero se olvidaron de los alquileres de inmuebles afectos a la actividad económica. Por último, llegamos al Real Decreto-ley15/2020, el último conocido, en el que se vuelven a autoenmendar y deciden incluir los inmuebles afectos a la actividad económica para la moratoria de alquileres. ¿No hubiera sido más fácil, señor ministro, ahorrarse todas estas improvisaciones y dar una respuesta global que tener que hacerlo en medidas parciales que por el camino dejan incertidumbre e inseguridad? Usted mismo acaba de pedir altura de miras a la oposición, y yo le digo que debemos tenerla todos porque incluso la mejor idea del mundo puede quedarse sin aplicar si le falta contenido. Llámenos, señor Ábalos, estoy segura de que la mayoría de los que estamos aquí le cogemos el teléfono. Al menos nosotros, yo personalmente y mi grupo, seguiremos haciéndolo, seguiremos siendo propositivos y seguiremos tendiéndoles la mano siempre que estén dispuestos a consensuar con nosotros las medidas. Diez cabezas piensan más que dos y, si todos hubiéramos leído y corregido aquella orden ministerial que hablaba de ocupación de la vivienda, seguramente nos hubiéramos ahorrado muchos disgustos. De verdad, se lo repito aquí: déjenos trabajar conjuntamente.

Me quiero referir también al futuro próximo y preguntarle por el medio y largo plazo. Como bien repiten ustedes, asistimos a una nueva normalidad —lo ha mencionado usted hace unos minutos— y vamos a necesitar ajustar las prioridades o ver un descenso de los recursos disponibles en este ministerio. Todo hace prever que nuestro país acabará esta crisis sanitaria y económica con una deuda por encima del 115% sobre el PIB y un déficit disparado este año y el que viene, y eso nos obligará a restablecer las prioridades. En mi grupo parlamentario queremos preguntarle si ya han iniciado esa labor tanto en el ministerio como en las empresas públicas del sector que, por supuesto, se verán afectadas. Si es así, si han empezado a trabajar, ¿podría adelantarnos algunos resultados preliminares? ¿Qué ajustes se van a producir en empresas públicas? ¿Qué previsiones de viajeros y de ingresos tienen en los sistemas públicos de transporte? ¿Hay una planificación concreta de infraestructuras críticas y su papel durante este tipo de episodios? En definitiva, ¿qué plan concreto aproximado tienen ustedes para los próximos meses? Le reitero personalmente —y lo haré las veces que sea necesario— que en esos pactos de la reconstrucción que llevemos a cabo debemos incluir, como ya dije en mi intervención en nuestro primer encuentro, un pacto por las infraestructuras y la movilidad, que además contenga un plan de reactivación de los sectores aeroportuario y turístico y que tenga sus implicaciones en la hostelería. Llámelo como ustedes quieran, pero pongámonos a trabajar ya en ello porque, como usted ha dicho, es crítico.

También se ha referido a los nuevos patrones de movilidad marcados por el aumento del uso del transporte privado. Coincido con usted en el diagnóstico. En las próximas semanas o meses vamos a asistir a ese aumento del transporte privado. Ya dicen muchos estudios preliminares sobre movilidad que los pasajeros preferirán su vehículo privado, después los autobuses y, en último lugar, metro y cercanías, debido a la percepción de seguridad en cuanto al cumplimiento de las medidas de distanciamiento social. Creo que podemos estar de acuerdo en que el transporte público juega un papel importante en la expansión de las infecciones respiratorias, pero la magnitud del riesgo es todavía desconocida. Por ello debemos poner en marcha las medidas necesarias para evitar aglomeraciones en el transporte público, reducir el miedo percibido por los usuarios y proporcionar a los pasajeros confianza suficiente. Por eso habrá que eliminar al máximo la concentración en horas punta, fomentar el uso del teletrabajo después de la finalización de las medidas de restricción, la desinfección de vehículos —como ha referido— y la obligatoriedad del uso de medidas de protección. Además de todas estas medidas que contempla el ministerio, me gustaría saber qué papel va a jugar o está jugando ya —debería estar jugando ya— la tecnología en esta nueva estrategia. Necesitamos claridad, medidas concretas y generalizadas en todo el territorio nacional.

No me extenderé mucho, dejaré lo siguiente, en materia de vivienda, para la contrarréplica. Insisto, ministro, en este partido encontrará un aliado en la lucha contra la pandemia usando la evidencia. Por ello le insisto en que en esa nueva Comisión de los pactos para la reconstrucción hablemos de una movilidad más inteligente, sostenible, altamente digitalizada, accesible y asumible económicamente por los ciudadanos. Trabajemos juntos todos los que estamos aquí para hacer exactamente lo que nos piden los ciudadanos encontrando soluciones.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 19

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

Tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Plural, el señor don Ferran Bel Accensi.

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

Muchísimas gracias, señor ministro, por su comparecencia. Yo también quisiera empezar uniéndome al recuerdo a todas las víctimas mortales y afectados por el COVID-19. Me uno también al reconocimiento a todos los trabajadores, especialmente a los trabajadores del sector del transporte y de la movilidad, que es el que nos ocupa en esta Comisión. Asimismo, mi reconocimiento no solo a los trabajadores, sino también a las empresas y los miles de autónomos de este sector que están padeciendo muchísimo para continuar prestando unos servicios, en ocasiones, no en las mejores condiciones ni logísticas ni, por supuesto, económicas.

Vaya por delante, señor ministro, que usted y su equipo tienen el apoyo de mi grupo para afrontar una situación que francamente es de las más complicadas que uno se podría imaginar. Reitero que nuestro grupo parlamentario se pone a su disposición para, desde la modestia, poder ayudarles, puesto que también acumulamos experiencias en otros ámbitos. Por tanto, señor ministro, vaya esto por delante. Esto no le eximirá de que, obviamente, le pidamos aclaraciones y explicaciones en algunas de las cuestiones que entendemos que todavía hoy no están resueltas. No me voy a dedicar a hablar de todo lo que se ha legislado a lo largo de estas últimas semanas, voy a intentar plantear más cuestiones concretas y de cara al futuro.

Usted hablaba de que uno de los retos es el transporte metropolitano y, efectivamente, coincidimos. Usted plantea que se deberá incrementar la oferta; se ha tenido que reducir la ocupación, se ha paralizado, y eso obviamente ha generado un incremento de los costes del sistema de transporte público metropolitano en cualquiera de sus ámbitos. En relación con Cataluña, yo le puedo hablar del de Barcelona. Como sabe, ustedes aportan anualmente a la Autoridad del Transporte Metropolitano unos 109 millones de euros, esta es la aportación ordinaria. En cambio, ante esta situación no conocemos si plantean hacer alguna aportación extraordinaria, tal como ha demandado la Generalitat de Catalunya. Ya les apunto que, en una primera estimación, simplemente con la paralización de estas seis semanas ha habido una disminución de ingresos aproximadamente de 82 millones de euros más un incremento de costes adicionales de unos veinte millones de euros. Por tanto, la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona ya necesitará 100 millones adicionales. Quisiéramos saber si se puede contar o no con una aportación adicional del Ministerio. En el ámbito del transporte metropolitano y del transporte público en general, también quisiéramos saber si algunas de estas medidas que usted apuntaba se van a hacer obligatorias. Por ejemplo, ¿va a ser obligatorio utilizar la mascarilla en todo el transporte público, como está aplicando Alemania desde esta semana? **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Son muchos los retos, uno de ellos es la reactivación económica del país, obviamente. Nos preocupa específicamente la del sector turístico en toda España y, especialmente, en Cataluña. Hemos visto con buenos ojos el aplazamiento de algunas de las tasas de navegación, pero se necesitan medidas todavía más incisivas y, por tanto, nos gustaría saber si pueden compartir la posibilidad de que AENA, tal como se le pedía también por parte del Govern de la Generalitat, pudiera descontar un 50 % en la tarifa de pasajeros a los grandes aeropuertos, como el de Barcelona, y el 100 % a aeropuertos pequeños como el de Gerona o Reus, que supondría evidentemente un coste significativo, pero necesario para el sector; o si, como ha hecho Francia, se plantea suspender las tasas aeronáuticas aplicables a la navegación aérea.

Señor ministro, hay varias cuestiones que también nos preocupan. Usted ha apuntado que AENA había reducido o suspendido los alquileres de las diferentes instalaciones en los aeropuertos. Sin embargo, nos consta que en aquellos contratos de arrendamiento de terrenos a aeroclubes, no se está procediendo a esta suspensión o negociación de los contratos y de las cantidades aplicadas. Le hablo concretamente —supongo que habrá más— de la problemática que nos consta que se ha generado en el aeroclub de Reus, que nos gustaría que se pudiese solventar.

También en el sector del transporte público por carretera hay mucha inquietud. Hay centenares de empresas afectadas, algunas ven con temor su viabilidad y, por tanto, nos hacen llegar algunas de sus demandas. Señor ministro, no sé si tienen planteado hacer —nosotros creemos que es necesaria por todo lo que ha pasado— una campaña de publicidad desde su ministerio respecto al transporte público y a la seguridad que puede generar su utilización. No sé si se plantean algún tipo de sello de garantía en este sentido para favorecer mayor seguridad a las empresas del transporte. Tampoco sé si tienen pensado o no dar algún tipo de solución a todas estas empresas de transporte por carretera a las que solo se les deja

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 20

ocupar, de forma razonable, una tercera parte de su capacidad, si se va a crear algún fondo para compensar al transporte público y, en caso de hacerlo, si se va a utilizar el estudio de costes del Ministerio de Fomento como una primera aproximación.

Temas menores pero que ustedes también deberían tener en cuenta. En estos momentos hay una suspensión de los certificados de la ITV vinculada a la situación del estado de alarma, pero cuando se levante el estado de alarma lo que va a ocurrir es que se van a colapsar todas las estaciones de la ITV. ¿Tienen previsto ampliar estos plazos más allá del estado de alarma? También estos días hemos visto publicado que la concesionaria de la AP-7, Abertis, no solo pide una ampliación de la concesión como consecuencia de la baja actividad por el COVID, sino que ya está negociando con el ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, por favor.

El señor **BEL ACCENSI**: Nos gustaría conocer si realmente en este momento está negociando con el Ministerio. Y, rápidamente, un tema de vivienda —en un minuto termino—. Ustedes han anunciado cien millones adicionales para las ayudas a alquileres y, de acuerdo con un criterio de reparto que nosotros no compartimos, la Comisión multilateral estableció que más o menos a Cataluña le corresponderán 14,5 millones de euros. Esto, señor ministro, en estos momentos no cubre ni el déficit que se generó el año pasado en Cataluña, donde quedaron más de 12 000 solicitudes que cumplían las condiciones sin poder atender, con un déficit de 24 millones de euros. Eso, teniendo en cuenta que el ministerio había aportado solo el 37 % de los más de cien millones de euros que la Generalitat destinó a dicha finalidad. ¿Piensan ampliar esta línea de cien millones de euros, que entendemos que es positiva pero insuficiente?

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Republicano, el señor Eritja Ciuró.

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

Señor ministro, agradezco de antemano su intervención y la aportación de información. Voy a hablar básicamente de cuatro elementos. El primero es la vuelta en esas dos o tres semanas a la actividad laboral. El retorno de multitud de trabajadores a la actividad laboral no esencial nos ha puesto a todos a prueba; realmente ha sido una prueba de choque para saber hasta qué punto se aguantaba la contención. Precisamente uno de los principales retos han sido los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo, bajo las instrucciones de seguridad sanitaria y de preservación del espacio. El riesgo existe y, sobre todo, en el transporte de grupos de trabajadores que es donde quiero centrarme. Son riesgos que constatamos, por ejemplo, en las campañas agrarias. Con la apertura reciente del corredor agrario tenemos constancia de la circulación de autocares que realizan recorridos de media y larga distancia trasladando trabajadores de unos territorios a otros, sin que se garanticen realmente los criterios de distancia de seguridad; o de vehículos privados que en los traslados más cortos de cuadrillas de trabajadores al lugar de trabajo no hacen nada para evitar las aglomeraciones en el vehículo. Por otro lado, tenemos casuísticas de pequeños productores agrarios de ámbito familiar que conforman equipos de trabajo de cinco, diez o quince personas, que tienen alquileres casas donde viven todos juntos y que disponen de uno, dos o tres vehículos para desplazarse al trabajo, hecho que, con los criterios de distancia de seguridad, les impide poder trasladar a todos a su trabajo. Son ejemplos de la casuística que debe haber en todas las actividades laborales, de la que se deduce que debemos afinar mucho más. Evidentemente, esto lo resolveríamos con la extensión de los test, que nos permitiría saber qué grupos tienen riesgo de contagio o no, pero hasta que estos no se generalicen, para el transporte de grupos de trabajadores proponemos, por un lado, mayores medidas de control de los desplazamientos en grupo en carretera; y, por otro, la certificación incluso de desplazamientos en grupo por actividad laboral. Creo que son dos elementos que, como mínimo, serían una garantía de las distancias de seguridad y de las medidas sanitarias.

Por otra parte —me sumo a la pregunta que ha hecho mi compañero de Junts per Catalunya—, me gustaría saber su opinión sobre la noticia aparecida en varios medios de comunicación, sobre la reclamación que ha hecho la corporación Abertis al Gobierno de alargar concesiones de peaje para compensar el descenso del tráfico durante el estado de alarma. De hecho, según apuntan las mismas informaciones, la compañía ha contactado ya con el Gobierno y con los grupos parlamentarios, aunque le avanzo que con nuestro grupo no lo ha hecho, y parece que están barajando la posibilidad de incorporar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 21

dicha propuesta en los decretos que regulan las compensaciones COVID-19 a las empresas. Mi pregunta es si han contactado ya con ustedes y en qué nivel están esos acuerdos o diálogos.

Quería hacer ahora referencia a las segundas residencias. Voy a evitar valorar la polémica generada por sus declaraciones sobre los propietarios alemanes que puedan trasladarse o no a sus segundas residencias en Mallorca. No le veo a usted abrazando las tesis negacionistas de la extrema derecha sobre el COVID-19 ni tampoco abonarse a los comentarios irónicos de presidentes como Trump o Bolsonaro. Sinceramente, me inclino a pensar que hubo una confusión con el tema de la repatriación; creo que debe ser esto. En todo caso, sí quisiera constatar que esta polémica refleja un debate que el propio Gobierno ha pasado de soslayo desde un principio, que serían los desplazamientos a las segundas residencias. Se es muy estricto con el confinamiento en el domicilio, en las distancias de seguridad en la vía pública y, en cambio, no han debido funcionar muy bien los controles en los desplazamientos de media y larga distancia, cuando se confirman las llegadas a segundas residencias desde los principales centros urbanos. Se han ignorado, despreciado incluso, las denuncias de aquellos municipios de la costa mediterránea o del Pirineo que han constatado la llegada de ciudadanos a segundas residencias coincidiendo precisamente con los fines de semana o la Semana Santa —todos sabemos de alguien que ha pasado las vacaciones confinado en Menorca o Marbella mismo—, y no será porque los municipios no tengan manera de saber cuántas segundas residencias se han habilitado estas semanas. En todo caso, ¿qué van a hacer ustedes al respecto en lo que falta de confinamiento teniendo en cuenta que las medidas actuales de contención no acaban de funcionar?

Finalmente, quería hacer referencia a las medidas relativas al alquiler. Les felicito por haber reaccionado a tiempo y extender las medidas de urgencia no solo a las hipotecas sino también a los alquileres, aunque se ha de reconocer que siguen siendo medidas claramente insuficientes teniendo en cuenta la dimensión de la tragedia, y es que el alquiler es la modalidad de acceso a la vivienda de los colectivos más vulnerables y precarios. Precisamente por ello, el 75% de los desahucios son de arrendamientos. Está muy claro que la situación actual incrementará el número de arrendatarios que no van a poder hacer frente a los alquileres abusivos, pero no solo afecta a los colectivos más vulnerables y precarios, sino que ahora también afectará profundamente a los autónomos y a las pequeñas y medianas empresas que conforman el tejido empresarial básico. El 80% de las pequeñas y medianas empresas tienen locales de trabajo sujetos a contrato de alquiler, dato importante si tenemos en cuenta que para la mayoría de pymes el alquiler supone un gasto significativo fijo independientemente de la producción. Los reales decretos leyes 11/2020, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19, y 15/2020, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo —este segundo viene a ampliar o complementar las medidas ya acordadas en el decreto anterior, ahora referidas a alquileres de locales afectos a una actividad económica—, solo establecen la posibilidad de la moratoria del alquiler. En ese sentido, nosotros pedimos no solo la moratoria sino incluso la suspensión urgente del pago del alquiler para aquellos colectivos más afectados por la crisis sobre todo a bancos y fondos buitres, así como la compensación a pequeños arrendadores vulnerables. Pero también pedimos la suspensión del pago de servicios asociados al alquiler como son la luz, el agua o el gas.

Dado que nos encontramos ante un problema estructural —como también comentaba mi compañero de la CUP—, que no solo continua, sino que empeora con la situación, quizá sea el momento de repensar el Real Decreto-ley 7/2019, de 1 de marzo, de medidas urgentes en materia de vivienda y alquiler, que ha quedado totalmente desfasado en algunas medidas, sobre todo en lo relativo al mantenimiento de un tope en el precio. La situación que estamos viviendo con el COVID-19 no parece que vaya a hacer que los precios bajen y la tendencia alcista del alquiler continuará seguramente durante los próximos meses. Las subidas seguramente van a ser más suaves que las registradas en 2018 y 2019, pero el auge del alquiler continuará básicamente porque hay todo un mercado de especulación detrás. Ante el incremento significativo de la población vulnerable y de riesgo que no va a poder hacer frente a la situación económica después de la crisis sanitaria del COVID-19, entendemos que debemos encarar seriamente el debate de la emergencia habitacional. Tenemos un parque público de vivienda absolutamente insuficiente y seguimos sin movilizar el *stock* de vivienda de la Sareb, que se financió con dinero público y que se está gestionando con fines especulativos. Debemos, por lo tanto, incidir en los siguientes aspectos clave —y aquí termino—: convertir la vivienda en un derecho subjetivo, frenar la burbuja del alquiler a través de la regulación de precios, fomentar un parque público de vivienda e incentivar el alquiler social. Creo que en este momento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 22

es lo más urgente y afecta a un conjunto de la población en situación de riesgo y vulnerabilidad que cada vez es más grande.

Muchas gracias, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de continuar, vamos a hacer un pequeño receso de cinco minutos escasos. **(Pausa)**.

Retomamos la sesión. Tiene la palabra ahora, por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, el señor don Rafael Mayoral Perales. Tiene usted la palabra.

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

Gracias, señor ministro, por la exposición. En primer lugar, un abrazo fraterno a todas las personas afectadas de una u otra manera por esta pandemia del COVID, recordando que es un reto para nuestro país, pero que al mismo tiempo también es un reto para el conjunto de la humanidad y que solo mediante la cooperación de todos y de todas será posible poder afrontar tanto la emergencia sanitaria como la crisis que vendrá a continuación, una crisis que trasciende nuestras fronteras y que reta al conjunto del género humano para poder afrontar el futuro. Y, en segundo lugar, quería hacer un reconocimiento, por supuesto, a todos y todas las trabajadoras del sector sanitario, pero estando en la Comisión de Transportes sí quería hacer un especial reconocimiento a la gente trabajadora del transporte, de la logística, del reparto, de la distribución, a los taxistas, a los estibadores, que no solamente con su trabajo, sino con sus contribuciones han estado apoyando al conjunto de la población para pasar estos momentos tan difíciles y, si bien es cierto que ha habido mucha gente que ha puesto todo de su parte y muchas empresas que también lo han hecho, hay que decir que hay otros que no lo han hecho. Nuevamente, seguimos viendo cómo hay empresas que se muestran en rebeldía al cumplimiento de la ley y de las sentencias. Los ejemplos los hemos podido conocer a través de los medios de comunicación: cómo Glovo o Deliveroo siguen sin hacerse cargo de la responsabilidad que tienen frente a la Seguridad Social, sin dar EPI a sus trabajadores y, en casos incluso tan duros como este, cuando están dando todo, se permiten el lujo de bajarles las tarifas, que no deberían ser tarifas sino salarios.

Asimismo, también quería hacer hincapié en algo que en cierta manera también nos interpela en esta Comisión, que son las actividades de intrusismo realizadas por empresas como Cabify en el sector del reparto de paquetería. Es inadmisibile. Parece ser que ya no lo están haciendo con la principal, sino con empresas de su grupo, y esto nos obliga a hacer una llamada a la urgencia que existe en sacar adelante un régimen sancionador que deje bien claro que tienen que cumplir la ley, que todas las empresas tienen que cumplir la ley y que no pueden estar por encima de los derechos de todos y de todas, porque no vamos a permitir que ninguna multinacional pisotee los derechos de la gente de nuestro país.

A continuación, sí me gustaría hacer hincapié en algunas cuestiones que yo creo que esta crisis ha puesto encima de la mesa y que han recibido una respuesta por parte del Gobierno. La primera es que por primera vez en mucho tiempo se ha reconocido con total claridad que la vivienda y los suministros son una cuestión central de salud pública y que eso requiere y nos compele a los responsables públicos del Estado a la protección de ese derecho. Y creo que el cumplimiento, por fin, de las obligaciones en materia de derechos humanos, en concreto, el Pacto Internacional de Derechos Económicos y Sociales en materia de vivienda, con la prohibición de desahucios y cortes de suministros, es un avance importante, que de momento es temporal, pero creo que debemos abrir esa reflexión, una reflexión precisamente sobre la protección de ese derecho esencial, que se ha revelado como una cuestión clave para la protección de los derechos del conjunto de la población. Eso nos compele, ya no solamente por lo que hablábamos antes de esta crisis, de la posibilidad del control de precios para evitar subidas abusivas, sino que es necesario poner encima de la mesa que, frente a ese aumento artificial del precio de un elemento tan básico para la vida de las personas realizada a través de estrategias monopolistas y de cartel, el objetivo ya tiene que ser que los precios bajen. Creo que tiene que ser con claridad el mensaje que se debe lanzar desde el Estado en un momento tan difícil de crisis económica como la que vamos a afrontar, al igual que las medidas de protección al derecho a la vivienda, los reales decretos que han salido hasta ahora, son un punto de salida y no un punto de llegada en la protección de este derecho esencial para la vida.

Por eso son inaceptables declaraciones como la de la presidenta de la patronal de las inmobiliarias diciendo que habrá oportunidades, pero que el precio de la vivienda no bajará, cuando la situación económica marca que si hubiera un respeto del funcionamiento de mercado bajaría y no va a bajar porque es una manifestación clara de un posicionamiento para mantener una actitud de cartel. Lo mismo sucede con la patronal de los grandes propietarios, que acusan al Gobierno de populista porque dicen que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 23

diferencia entre los corporativos y los particulares, pero se les olvida que en este país las socimis no pagan impuestos y son un auténtico paraíso fiscal, y todavía no se han podido tomar las medidas fiscales para que contribuyan de forma efectiva al mantenimiento del país. Pero no solamente eso, sino que empresas importantísimas de este sector, como Blackstone, están aprovechando la crisis para extender el miedo y el terror entre los inquilinos amenazándoles expresamente con desahucios, amenazándoles como hacían con las personas que viven en Donosti, en concreto, en Ute Benta Berri, planteando directamente la amenaza directa al desahucio y tuvo que intervenir la delegación de Gobierno diciéndoles que esto va en contra de la ley, que están manifestando su voluntad de saltarse la ley.

Pero no es la única, en Madrid hemos visto como han dirigido directamente cartas a los inquilinos devolviéndoles, en primer lugar, todo lo depositado desde el mes de agosto —Goldman Sachs, en concreto— después del requerimiento por parte de los inquilinos de una negociación colectiva y del ingreso que se ha ido produciendo durante todos estos meses. En este momento, aprovechando el miedo que produce el estado de alarma, devuelven esas cuantías para amenazar a la gente con la posibilidad de un desahucio de forma absolutamente inaceptable. No lo han hecho solamente en los edificios de Madrid, lo han hecho también en Barcelona y en Badalona, dirigiendo cartas directas planteando que se rescinden los contratos en el mes de julio. Es inaceptable, va en contra de la ley que en estos momentos haya empresas que dirijan cartas, aprovechando la situación del estado de alarma, diciendo a los inquilinos que no les van a renovar el contrato en contra de lo estipulado. No solamente no informan de los derechos que tienen como inquilinos, sino que tienen la voluntad manifiesta de saltarse las medidas de protección que plantea este Gobierno. Se están comportando como lo que son, como buitres, en una situación tan grave como la que está viviendo la población de nuestro país.

Es necesario el compromiso del conjunto de las administraciones públicas para proteger el derecho esencial a la vivienda, que configura una parte fundamental del derecho a la salud pública; y en esa medida, la respuesta a la Consejería de Vivienda de la Xunta, que nos habla de la posibilidad de que se enfríe el mercado. Sinceramente, creemos que es absolutamente inaceptable que se hable de enfriamientos del mercado cuando la vivienda es hoy, debe ser, una prioridad que debe estar garantizada para el conjunto de la población, no solamente para las personas que se han visto afectadas por la crisis económica derivada del COVID-19, sino para aquellas que ya se encontraban en situación de vulnerabilidad y que ahora se encuentran en una situación mucho más grave, con serios problemas para la inserción sociolaboral.

En esa medida, yo quiero recomendar a los grupos, tanto al PP como a Ciudadanos como a Foro Asturias —que han estado hablando de un decreto de ocupación—, un curso de comprensión lectora, yo les planteo un curso de comprensión lectora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, por favor.

El señor **MAYORAL PERALES**: Les invito a que se lean la orden y vean la relación que existe con el artículo 11.

Para terminar —no quería dejar de decirlo—, el agua es un elemento clave en estos momentos para poder afrontar esta pandemia. El agua es un elemento fundamental para que la gente pueda lavarse las manos, que es una de las medidas clave para poder afrontar esto. Lo que ha hecho la patronal del agua planteando la reanudación de los cortes es impresentable. Yo pido que sea efectiva la resolución aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas de 28 de julio, donde se reconoce el derecho humano al agua y el saneamiento, y que se plantee claramente a estos sectores que ya está bien.

Al Gobierno le planteo solo una cuestión: reúnanse con todos, con los sindicatos de inquilinos, con los colectivos sociales, para conocer los abusos que están padeciendo, y con los buitres también, reúnanse, para decirles que va a haber mano dura con aquellos que intenten pisotear los derechos de nuestro pueblo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El Grupo Parlamentario VOX se va a repartir el turno. Yo entiendo que son los ocho minutos de ahora los que se van a repartir. Se los reparten ustedes como vean. En primer lugar, tiene la palabra la señora Patricia de las Heras Fernández y después intervendrá por el mismo grupo la señora Cristina Alicia Esteban Calonje.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 24

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

No fue hasta el 10 de marzo cuando el Consejo de Ministros prohibió la llegada de vuelos desde Italia a instancias suyas, señor ministro, y del ministro de Sanidad, tal y como llevaba pidiendo VOX desde el 27 de febrero. Sin embargo, le pregunto por qué no propuso esa medida antes, porque, como le acabo de indicar, VOX ya llevaba doce días pidiendo esa medida, y eso a pesar de la ocultación de información por parte de su Gobierno. Sí, ocultación, y es que el 9 de enero la Comisión Europea ya notificó a los Estados miembros la crisis del COVID y, además, ustedes el 31 de enero hicieron una valoración de las medidas instadas por el Comité de Emergencia de la OMS cuando declararon el virus como una emergencia de salud pública de importancia internacional. Sabiendo todo eso en enero, ¿por qué no adoptaron ninguna medida de las pautadas por la OMS hasta el 10 de marzo? Claro, porque el 8 tenían agendados eventos ideológicos que ahora nos están costando vidas, vidas que ustedes contabilizan como frías estadísticas, y lo más triste es que continúan sin decir la verdad sobre cuántos fallecidos llevamos por el coronavirus.

El 27 de febrero el señor Steegmann no solo pidió que se cancelaran los vuelos con Italia, sino también con China, y que se adoptaran medidas de contención. No hicieron absolutamente nada. Todo lo contrario, la semana del 2 al 8 de marzo llegaron sin control a España once vuelos desde China y Hong Kong sin ningún tipo de prueba. ¿Por qué no se les hizo ningún tipo de prueba? ¿Por qué se permitió su llegada? ¿Por qué ni siquiera se les tomó la temperatura?

También, adelantándose a su gestión, VOX ya les había pedido que declararan el estado de alarma, lo que volvieron a hacer tarde. Un estudio hecho por investigadores de la Universidad de Oviedo y la Autónoma de Madrid dice que, de haberse adoptado tan solo una semana antes, los contagios se habrían reducido a menos de la mitad. Es decir, si hubieran adoptado las medidas de VOX cuando las propuso, en lugar de semanas más tarde, como lo han hecho, los contagios se habrían reducido al menos un 62%. No pueden evitar ir siempre un paso por detrás, pero lo grave es que ese paso ha afectado a cientos de miles de personas y nos ha llevado a tener el porcentaje por millón de habitantes más alto tanto en contagios como en fallecidos. Dejen de vender un discurso ficticio de que su gestión es la mejor y la más precoz cuando los datos arrojan lo contrario.

Pero es que no solo han adoptado tarde el estado de alarma, sino que además lo han adoptado mal. En lugar de test masivos, han blindado a Pablo Iglesias en el CNI; en lugar de adquisición temprana de material, han regado con subvenciones a las televisiones públicas, y en lugar de identificar los casos, como usted ha dicho, geolocalización tanto de contagiados como de no contagiados. Le pregunto como uno de los cuatro delegados del estado de alarma, que es usted, ¿qué opinión le merecen esas medidas adoptadas por el Gobierno? ¿Y dónde nos ha llevado su desastrosa gestión? A decenas de miles de españoles fallecidos, sabe Dios cuántos millones de contagiados y a que millones y millones de personas sanas estén encerradas innecesariamente en sus casas, perdiendo el trabajo, los negocios y sus ahorros.

Quisiera que nos explicara qué tiene previsto su ministerio a partir de ahora, si tiene pensado fomentar el transporte privado para disminuir la afluencia del transporte público, si piensa implementar alguna medida de desinfección tipo ozonización o lámparas ultravioletas. También tiene intención de establecer un corredor seguro con Alemania por lo de la segunda residencia, como se ha manifestado aquí, y me parece estupendo. Sin embargo, ¿por qué solo con Alemania? Exigiendo certificados PCR en los países de origen y haciendo test masivos a la población, ¿dónde estaría el riesgo de contagio? Tampoco sé si habrá hablado de ello con el comisionado de Turismo del Gobierno germano, pues hoy ha salido una noticia sobre que Thomas Bareiss ha advertido a los turistas alemanes que no podrán viajar este año de vacaciones a España. Entiendo que es porque su medida del corredor seguro es solo con los que tienen segundas residencias y no con los que vienen de vacaciones, pero no logro entender la diferencia entre unos y otros. ¿Acaso el virus afecta más a los que vienen por turismo que a los que vienen a su segunda residencia? ¿Cómo piensa establecer las medidas de desescalada? ¿De manera global? ¿Por regiones, según el riesgo de evolución de cada una? ¿Tendrá en cuenta las características y el PIB afectado? Baleares y Canarias dependen íntegramente del turismo, y tienen prevista una caída del PIB de un 40%. ¿Piensa que, por su naturaleza geográfica, pueden ser pioneras para establecer las medidas de desconfinamiento y apertura de negocios? ¿Considera la idea de permitir la entrada de turistas con certificados PCR y test masivos a la población para que sea un destino seguro? Usted dice que no ve eso de los eventos masivos como fiestas, piscinas o playas. ¿Pretende seguir limitando el derecho a la libre circulación como supone ir a las playas? Señor ministro, hagan test masivos a toda la población y pidan certificado PCR a los turistas o a cualquier persona que llegue. ¿Dónde estaría ahí el riesgo de contagio?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 25

Por último, quisiera preguntarle por el motivo de haber situado al inspector Rubén Eladio en el órgano del Ministerio del Interior que supervisa el despliegue de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado con motivo de la crisis del coronavirus. Koldo fue quien decidió recurrir a Eladio en pleno Delcygate, y usted lo fichó entonces en su ministerio para controlar la información que salía de su departamento sobre ese escándalo y ahora lo mete en el órgano de Interior que coordina el coronavirus. ¿Con qué finalidad?
Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Esteban Calonje, tiene usted la palabra.

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

En primer lugar, deseo dar mi pésame a todas las familias y seres queridos de los fallecidos a causa de esta pandemia que nos asola y expresar mis palabras de ánimo a los convalecientes que luchan contra la enfermedad, y a sus allegados, que viven confinados en la zozobra y esperando noticias.

Señor ministro, deseo agradecerle su comparecencia hoy aquí. Desde mucho antes de comenzar la crisis sanitaria producida por el virus de Wuhan, España arrastraba ya una inmensa crisis de acceso a la vivienda. En materia de vivienda de protección oficial, España se encuentra a la cola de Europa. Las viviendas de alquiler social en Europa suponen un 2,5% del mercado, contrastando con el 17% del Reino Unido o Francia y muy lejos de la líder, Holanda, con más de un tercio del mercado. Ante esto, ustedes pueden llevar a cabo dos tipos de políticas. Pueden desarrollar políticas comunistas y populistas que tanto gustan a sus socios de Gobierno, tales como intervenir los precios o expropiar, como dieron a entender en aquel decreto-ley; o limitar los precios por arriba, lo que solo lleva a la ruina de todos, del Estado y de los ciudadanos. Cabe recordar que el 96% del parque de viviendas en régimen de arrendamiento está en manos de pequeños propietarios y esta injerencia atentaría de lleno contra el artículo 33 de nuestra Constitución, que recoge el derecho a la propiedad privada; cosa que ya ha apuntado el diputado Martínez Oblanca. Por poner un ejemplo reciente, ocurriría, como acaba de acontecer con el tema de las mascarillas, que por intervenir el precio, se han quedado sin suministro.

Otra ocurrencia es la subvención de los alquileres, algo que cronifica la dependencia del arrendatario. La otra forma de abordar el problema de accesibilidad a una vivienda asequible es la de llevar a cabo políticas de crecimiento, es decir, algo muy sencillo: construir más viviendas. Los grandes municipios de España son vastos tenedores de suelo. El Estado debe buscar la colaboración público-privada para el desarrollo del suelo. Puede ser, por ejemplo, a través de cesiones a cincuenta, setenta y cinco o cien años. La obtención de licencias se tiene que agilizar. Los plazos se eternizan y en muchas ocasiones estos plazos hacen inviables los proyectos. El suelo tiene que dejar de ser la principal fuente de financiación de los ayuntamientos; unos ingresos políticos que financian partidos y, a menudo, acaban en grandes corruptelas. Le animamos a que su ministerio promueva políticamente una reforma de la ley de fiscalidad en materia de vivienda, de tal modo que se proteja su adquisición. Señor ministro, ¿tiene algún propósito en ese sentido? También consideramos razonable y conveniente una reforma de toda la fiscalidad de la vivienda. Las transmisiones son caras, el mantenimiento es caro y antisocial. Hoy en Madrid hay pensionistas que gastan más de una mensualidad de su pensión en el pago del IBI. Los ICIO no reflejan el servicio que dan, muy lento e ineficiente. El Gobierno debería vincular la protección de la vivienda a la protección de la familia. Las familias españolas y las extranjeras legalmente residentes en España...

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Ahora termino.

... tienen que poder acceder a una vivienda digna, según el artículo 47 de la Constitución. Esto debería ser una obsesión para su ministerio. No se deje llevar por los cantos de sirena de sus socios comunistas. Señor ministro, usted tiene aquí un dilema: puede decantarse por la parte extremista de sus socios de coalición, centrándose en la injerencia, en la expropiación, destrozando así el mercado de la vivienda, o puede pasar a la historia desde las políticas de crecimiento como el ministro que llevó a cabo un ambicioso proyecto para impulsar el acceso a la vivienda asequible para las familias españolas. En este camino, señor ministro, encontrará el apoyo de este grupo parlamentario, ya que lo que nos importa por encima de todo es el bienestar de todos los españoles.

Muchas gracias, señor ministro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 26

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora pasamos al Grupo Parlamentario Popular, que va a repartirse también el tiempo en dos intervenciones. Intervendrá, primero, doña Ana Zurita Expósito y, después, don Andrés Lorite Lorite.

Tiene usted la palabra.

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

En primer lugar, desde nuestro grupo parlamentario, queremos trasladar nuestras condolencias a familiares y amigos de todas las personas que han fallecido a causa de esta pandemia y a todos los que están afectados desearles una pronta recuperación. En segundo lugar, señor ministro, quiero agradecerle que se haya sumado al deseo del Grupo Popular de no mantener cerrada esta Cámara y acceder a comparecer, aunque lo hubiera decidido una semana más tarde de la que este grupo lo hubiera solicitado formalmente. De cualquier forma, creo que la democracia no está en cuarentena y espero que así lo haya entendido.

Entrando en materia, le pregunto, ¿usted se ha parado a pensar qué ha hecho realmente con las ayudas a la vivienda a las familias españolas? Son dos cosas muy diferenciadas, una cosa son sus titulares y otra la realidad, y eso es lo que hay que analizar: titulares y realidad. Usted ha prometido un titular: Moratoria de alquileres para las familias españolas, nadie tendrá que preocuparse por pagar el alquiler. Y lo acaba de decir. Y la realidad es que a día de hoy no se puede acceder a esas ayudas que son, en realidad, avales para microcréditos, 1200 millones de euros prometidos ¿Dónde están, señor Ábalos? ¿Para cuándo? No hemos visto ni un solo euro. Y luego, la discriminación. No es cierto lo que ha dicho. Usted discrimina a los inquilinos en función de quién les alquila y no está teniendo en cuenta la vulnerabilidad de los arrendadores. Con su decreto, un inquilino que viva en un inmueble cuyo propietario tenga diez viviendas está en condiciones más favorables que otro cuyo arrendador tenga una sola vivienda. Esa es la realidad de sus ayudas. Yo le pregunto, ¿por qué diez viviendas, señor Ábalos? ¿Por qué no quince, como en Cataluña? ¿O por qué no ocho, como la propuesta que trajo Podemos al Congreso la pasada legislatura y que iban a sacar adelante con el apoyo del PSOE? Le pregunto, ¿ese es el precio que tiene que pagar al señor Iglesias, la demonización de la propiedad privada? Me gustaría que explicara eso.

Y luego otro titular, las mejoras en el plan de vivienda para atender a los más vulnerables. Pero ¿cuál es la realidad? A mí no me gusta ser alarmista, y hemos tranquilizado a muchos que auguraban una intervención inminente de las viviendas privadas, pero tiene que reconocer que ha sacado una orden ministerial chapucera, ambigua y contaminada de la misma ideología que les ha llevado a admitir en Cataluña la ocupación ilegal de viviendas y apoyar a Podemos en toda suerte de iniciativas en contra del derecho a la propiedad y del libre mercado. ¿Es ese, señor Ábalos, el precio de su permanencia en el poder?, ¿a cambio de lo que sea? Si hay algo importante para la desescalada de cara a futuro es la vivienda. ¿Y cuál es su estrategia? Ya estamos viendo el alcance real del problema, de millones de puestos de trabajo perdidos y además de forma instantánea; instantánea, como las medidas que usted tenía que haber tomado. Ayudas al alquiler, pero medidas sencillas y claras, que den tranquilidad y confianza; ayudas inmediatas, eficaces, señor Ábalos, y para el día después. Lo que tenía que hacer era una reestructuración eficiente del plan de viviendas, que no sea una patada para adelante a las comunidades autónomas, que les han lanzado toda la responsabilidad y encima sin fondos porque ya estaban comprometidos. Lo hemos dicho casi todos. Lo primero, señor Ábalos, es resolver la crisis sanitaria. Nada de lo que usted nos ha contado sirve si no tiene mascarillas, si no hace test masivos, porque ya tenemos encima la crisis social y la económica. Lo único que le pedimos ahora es que la inmediatez que ha faltado en la primera la apliquen ahora en lo que se nos viene encima. Porque, si no tienen datos objetivos, porque ustedes no han hecho test, los datos de parados sí que los tenemos ya, y sepa que estamos batiendo récords, récord en el número de fallecidos, en el confinamiento más prolongado y ahora récord en el número de parados.

Muchas gracias, le dejo la palabra a mi compañero, Andrés Lorite.

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

Señor Ábalos, desde el Grupo Parlamentario Popular venimos a por respuestas, justo las que usted no nos ha dado y nos ha ocultado durante todo este estado de alarma. A la multitud de preguntas y a la multitud de solicitudes de documentación que le hemos presentado, ¿usted sabe a cuánta ha contestado? A ninguna.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 27

Señor ministro, es verdad que ha hablado usted de muchas cosas en el Palacio de la Moncloa, pero ha olvidado mencionar los asuntos de su competencia, los asuntos de este ministerio fundamental para el período de la pandemia. Señor ministro, España no está para sus risas ni para sus carcajadas en el hemisiciclo ni para sus improvisaciones. Déjese de frivolidades ya, abandone ese tono chistoso que un día nos dice en la fiesta en la que estaba usted el día 8 de marzo. Pase a dar cuenta de su gestión ya en esta crisis sanitaria y no olvide explicarnos qué protocolo tiene previsto para la desescalada, cuándo y cómo. Por ejemplo, una pregunta muy simple: ¿Va a ser obligatorio el uso de mascarilla en el transporte público, ya que va a haber un aumento de demanda, como usted mencionaba anteriormente? Señor Ábalos, lo acaba de decir mi compañera, o se testa a la población o no es posible la desescalada, y en eso van ustedes, como en todo, tarde y mal.

Señor ministro, usted sabe perfectamente que la Organización Mundial de la Salud desde el mes de enero establecía recomendaciones. Usted la atendió por primera vez a mediados de marzo, con el puntual cierre de aeropuertos y puertos del Estado, por cierto, sin realizar mediciones de la temperatura corporal en dichos recintos. Usted ha hablado de la importancia del sector de la construcción y, sin embargo, ha olvidado el desprecio al que le ha sometido, la improvisación, la falta de diálogo, la falta de criterio y la nula planificación en el cierre de las obras. El día 26 de marzo dijo usted en rueda de prensa que rechazaba decretar el cierre de las obras no esenciales; 48 horas, solo 48 horas después, el presidente del Gobierno dijo justo lo contrario, es decir, que se paralizarían las actividades no esenciales, y tuvimos que esperar hasta un *Boletín Oficial del Estado* publicado de madrugada para saber cuáles eran las actividades esenciales y cuáles las no esenciales. Pero es que en la reanudación de la actividad constructora pasó algo igual, también actuaron ustedes con nocturnidad, informando de qué obras se podían reanudar y cuáles quedaban definitivamente prohibidas. Ha hablado usted de la colocación de vinilos y señalización en las estaciones de cercanías, pero se le ha olvidado decir que ha sido un mes después de la entrada en el estado de alarma y que, a pesar de que la oferta de ese servicio ferroviario en los primeros momentos era del cien por cien, ha habido aglomeraciones graves y no se han mantenido las medidas de distanciamiento social.

Con respecto al transporte público colectivo de viajeros, usted lo ha dicho, la demanda ha caído en un 90 %, pero ¿hay alguna medida para la prestación de este servicio? ¿Piensa crear un fondo de contingencia para el sector? Hoy la Confederación española de transporte de mercancías sigue detectando que en ciertos sitios se evita el acceso a esos servicios básicos —a los que usted aludía anteriormente— a los miembros del sector del transporte, en concreto el acceso a aseos y servicio de restauración no solamente en las gasolineras...

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

El señor **LORITE LORITE**: Sí, voy terminando.

Como le decía, no solamente en las gasolineras, sino también en los alojamientos turísticos que usted ha considerado servicios esenciales. Hay una demora clara en la entrega de las prometidas mascarillas. Por cierto, usted ha dado un dato, de los 13 millones que había adquirido, únicamente se han repartido menos de la mitad al sector del transporte, lo acaba de decir usted. Asimismo, ¿por qué mascarillas sí y guantes no? Además, ¿va usted a prohibir las labores de carga y descarga, algo que el sector del transporte le está pidiendo desde el primer momento? Es evidente que las mascarillas no han llegado, señor Ábalos. Correos ha tenido que hacer otra compra porque, precisamente, su promesa se ha incumplido y hoy lo hemos oído en sus declaraciones, incluso a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y a sanitarios, que no eran objeto de ese reparto, les ha repartido usted un amplio número de las referidas mascarillas. Por cierto, y para terminar, la empresa intermediaria —no tenemos documentación oficial— los medios de comunicación dicen que es de dudosa reputación. ¿Qué opina usted acerca de esta cuestión? El servicio de Correos, que es un servicio postal, universal y esencial, no está llegando al mundo rural.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, señor Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Señor Ábalos, ¿así trabaja usted por la España vaciada? Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar las intervenciones de los grupos, tiene la palabra ahora el señor César Ramos Esteban, por el Grupo Parlamentario Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 28

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

Gracias por la intervención, señor ministro. La verdad es que nos encontramos en una época complicada, compleja y tenemos la obligación de dar las mejores respuestas. Quiero empezar dando las gracias a todo el sector del transporte, a todos los trabajadores —que también son nuestros héroes y heroínas— porque cada día se levantan para conducir un camión y garantizar el suministro en todos los mercados; a los estibadores, que consiguen que las mercancías sigan llegando y descargándose en todos los puertos; a los trabajadores marítimos, que, como se ha dicho aquí, siguen garantizando que vienen los transportes de otros sitios; a la gente que pilota aviones y a la tripulación, que permiten que esté llegando material sanitario de todo el mundo a España y en las condiciones que necesitamos; a muchos otros trabajadores como son los maquinistas de Renfe, los taxistas, los conductores de autobuses, etcétera. Es mucha la gente que está garantizando que nos sintamos orgullosos del sector del transporte, de sus trabajadores y de sus trabajadoras. Y ese reconocimiento lo quiero hacer extensivo también al ministerio, al ministro y a su equipo, porque creo que en una situación como la que estamos viviendo —una situación muy compleja— el mérito que tiene tomar decisiones en el tiempo necesario merece un reconocimiento. También quiero hacer extensivo este reconocimiento a los presidentes de comunidades autónomas, alcaldes y alcaldesas que están garantizando que esos ciudadanos se sientan seguros. Este reconocimiento va asimismo por los dirigentes del Partido Popular, porque el alcalde de Madrid está gestionando una situación compleja en la zona donde más gente hay contagiada por el coronavirus. Por eso, quiero hacer este agradecimiento a todos los servidores públicos, incluidos los políticos, que garantizan que la gente esté obteniendo respuestas.

Ante la situación que vivimos hay dos formas de actuar en la política. Hay una forma de actuar de una diputada de Ciudadanos, portavoz de transportes, que se puede leer en sus redes sociales cómo, además de hacer críticas —que es algo razonable en el momento que vivimos—, también agradece a una ministra socialista sus palabras y el reconocimiento. Creo que esta es la política que esperan los ciudadanos de nosotros a día de hoy. En cambio, tenemos por otra parte al portavoz del Partido Popular, el señor Lorite, que si uno da una vuelta por sus redes sociales lo único que ve permanentemente son insultos al ministro, descalificaciones y utiliza terminología —incluso en esta época de incertidumbre que estamos viviendo— como la de ministro *fake*, Ábalos *fake* o ministro mentiroso. Creo sinceramente que no ayudan en ningún momento a la situación que tenemos que gestionar. Creo que los ciudadanos nos piden ejemplaridad a los políticos en una situación como la que vivimos. Los ciudadanos están dando una verdadera lección a este país de responsabilidad, de compromiso y de solidaridad. Y creo que los políticos, los que tenemos representación política, tenemos la obligación de estar a la altura. Creo, señor Lorite, que con sus actitudes, con sus comentarios, con sus intencionalidades dentro de las redes sociales no ayuda nada. Ahora es el momento de la política con mayúsculas, creemos que es el momento de los ciudadanos sin siglas partidistas; creemos que es el momento de la salud y del país por encima de las siglas de cualquier partido; creemos que es el momento de que todos demos que somos patriotas de verdad, somos leales a este país y no a las siglas del partido por el que nos presentamos a las elecciones. Es nuestra obligación y tenemos que hacerlo por el bien de este país, por el bien de los ciudadanos. Además, podrían entenderse esas actitudes en una época en la que estuviéramos en periodo electoral, en el que hubiera unas elecciones a la vista, lo que podría llegar a explicar por qué el Partido Popular se comporta con la actitud que se comporta y que muchos ciudadanos no entendemos. Pero este Gobierno lleva cien días, cien días de Gobierno. ¿Se acuerdan cuando se hablaba de que siempre, a todos los Gobiernos, se les daban los cien días de gracia? A este Gobierno no se lo han dado ni el virus ni la oposición, y en un momento como en el que estamos viviendo lo que pedimos es que se cree un clima que permita el consenso, y creo que algunas actitudes que estamos viendo no ayudan a ello. Por eso, podemos entre todos ayudar a alcanzar acuerdos, veo que la mayoría de partidos aquí representados sí tienen esa actitud y pido a un partido que siempre se ha denominado como partido de Estado que también lo demuestre.

Como hemos dicho, vivimos una situación inédita, que nadie nunca había previsto, nadie, ni todos esos gurús que ahora dicen que ya lo sabían; oímos aquí incluso comentarios irresponsables, como el de la portavoz de VOX, que dice que avisó al Gobierno de la situación de la pandemia a finales de febrero y, aun así, el día 1 de marzo decidió hacer un acto masivo, después de avisar al Gobierno. Creemos que esas actitudes lo único que demuestran es interés electoral, interés partidista y una gran irresponsabilidad. Ante la situación que vivimos, vemos que mucha gente acusa al Gobierno de improvisación, y yo digo: ¡bendita improvisación! Porque ¿se imaginan lo que podría pasar si, con las actitudes y con la dinámica

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 29

que se sigue en el Parlamento, para cada una de las medidas que se tienen que legislar llegara aquí el ministro y buscara entre todos ese consenso para alcanzar a definir las medidas de la forma más adecuada? Tardaríamos meses y meses, como hemos tardado en otras ocasiones. Lo que sí creo que se puede hacer es una cosa: tenemos que buscar el equilibrio entre el consenso, llegar a acuerdos, y que las medidas sean tomadas lo más rápidamente posible.

Esta crisis nos va a dejar a todos muchas enseñanzas y pienso que una de ellas es que esta política que estamos haciendo —en una situación de alta volatilidad que ya teníamos antes del virus— es capaz de tomar decisiones en tiempo récord; tenemos que aprovecharlo para cambiar algunas formas en las que hemos hecho política hasta ahora. ¿Quiere esto decir que hemos cometido errores o que no los hemos cometido? Claro que el Gobierno ha cometido errores; si no hubiera cometido errores sería muy raro, o seríamos marcianos o seríamos un ejército de robots, y yo prefiero gobernantes con actitudes de ciudadanos, humanas, que permitan tener sentimiento, incluso aunque se equivoquen. Es cierto que hemos cometido equivocaciones, pero también creo que el ministerio está demostrando que las medidas adoptadas son las adecuadas. Lo reconoce el presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera, que en una carta enviada al ministerio decía que tenía una interlocución permanente con el ministerio y que se alegraba porque muchas de las medidas que había propuesto se habían llevado a cabo. Es cierto que las condiciones en las que están trabajando los transportistas no son las que más nos gustarían, pero también es cierto que la situación es compleja y que incluso habiendo tomado, como decía el ministro, determinadas medidas para garantizar el abastecimiento de combustible, manutención y alojamientos turísticos, no se ha conseguido del todo. Pero lo que entra en contradicción, señor Lorite, es que por una parte pida que estén todas las estaciones de servicio abiertas para que se dé servicio a los camioneros y, por otra, presente una iniciativa parlamentaria pidiendo que una gran parte de las estaciones de servicio se cierren. ¿En qué quedamos? ¿Queremos dar el mejor servicio a los camioneros garantizando que todas las estaciones estén en funcionamiento o queremos cerrar una parte de ellas?

Creo que la política necesita coherencia, y más en estos tiempos, y pienso que el ministerio hasta ahora, con sus actitudes y con sus acciones, ha demostrado que da las respuestas adecuadas: en la reducción de la movilidad, tomando medidas para garantizar a los ciudadanos una vivienda. ¿Se acuerdan de la crisis del 2008? ¿Se acuerdan de la posición que tomó el Partido Popular cuando gobernaba el señor Rajoy? ¿Se acuerdan de cómo no se garantizaba que se evitaran los desahucios pero sí se rescataba a los bancos? Esa es una gran diferencia entre lo que hizo el Partido Popular en una situación mala, pero no comparable con la que estamos viviendo, y lo que ha hecho el Partido Socialista, que garantiza moratorias en el pago de las hipotecas, garantiza la moratoria en el pago de los alquileres, garantiza que le puedan llegar ayudas a la gente que necesita una vivienda y que además se impida que se pueda desahuciar a la gente.

Pienso que tenemos que seguir construyendo ahora más que nunca. Me alegra —y voy terminando— haber escuchado las declaraciones de algunos grupos que dicen que están dispuestos a pactar. Ideológicamente, Ciudadanos está relativamente cerca del Partido Popular, pero está demostrando mucha más altura de Estado que un partido que ha gobernado este país y que con sus declaraciones permanentes, que por una parte dicen que quieren ayudar al Gobierno pero por otra le insultan, lo único que está haciendo es demostrar que su interés no es llegar a soluciones para los ciudadanos sino un interés electoral, prisa por tumbar al Gobierno, cuando solo lleva cien días y gestiona una situación inédita que nunca se había visto en este país.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos, y a todos y todas.
Tiene la palabra ahora el señor Ábalos Meco.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Gracias.

Voy a contestar a algunas cuestiones que se han planteado. Efectivamente, en el Ministerio de Trabajo hemos creado unos equipos de trabajo para valorar los impactos económicos que estamos teniendo tanto en las empresas vinculadas al ministerio como en el sector privado. El sector público tiene importantes pérdidas, y no porque sea público esto no se puede considerar como pérdidas, y aquellas que dependen de la Administración del Estado tienen pérdidas, no solamente las de nivel autonómico o local, que parece que son las únicas que tienen pérdidas y el Estado se alimenta de no sé qué maná extraño que no sean los propios de la fiscalidad de los españoles y las españolas que tributan.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 30

Estamos valorando los impactos y cómo pueden afectar a las inversiones. Usted bien ha dicho: Cuando yo comparecí aquí parecía otro mundo. Yo también lo veo. En aquel momento todo era poner movilidad, más líneas, pero cuando empezó esto era todo lo contrario: que cierren las fronteras, que aquí no entre nadie. Era deconstruir para un ministerio que es constructor; restringir para un ministerio que es promotor de conectividad. Era todo lo contrario. Y además había que reaccionar por días, porque los muertos y los contagiados se producían por días y los niveles de crecimiento eran brutales por días. Uno de los elementos de esta epidemia es el nivel de contagio y de daño indiscriminado, que además todos conocemos porque este es el tema del que hablamos, no hay otro tema. Hablamos y nos preguntamos: ¿qué tal te ha ido? ¿Cuántos conocemos que lo han pasado? Muchísimos, y hay quien lo ha pasado bien, medio bien, mal, muy mal y quien ha perdido la vida. Es que ataca de modo muy distinto, pero sobre todo por la intensidad.

Algunos preguntan: ¿Y cómo no se reaccionó antes? Porque —y me adelanto a alguna contestación— teníamos unos registros muy distintos y nada nos hacía predecir la intensidad de esos datos. Cuando se reacciona ya hay datos que llaman la atención por la gravedad que anuncian, pero hubo que empezar a ver datos y sobre todo hubo que fijarse en cómo iban otros países por adelantado, como Italia. Recuerdo perfectamente que cuando Italia decretó la medida de cerrar los bares nos pareció a todos brutal; luego nos tocó hacerlo a nosotros en nada. Y en otros países ha ocurrido igual. En Francia apareció después y le ha tocado hacer lo mismo. ¿Cómo reacciona la Administración a todo eso? Día a día. Una maquinaria como la de la Administración, con todas sus empresas, tenía que actuar. No ha habido más que esta preocupación en nuestras vidas y hemos tenido que ir, claro que sí, respondiendo al problema que se nos planteaba.

Hace cien años tuvimos una epidemia de gripe; cien años. Me imagino que ninguno de los presentes la vivimos. Cien años, en un contexto totalmente distinto del país. Y se llamó española porque Europa estaba en guerra mundial y en España se proyectaron más los casos y en otros quedaron subsumidos por el conflicto bélico. Se cobró millones y millones de vidas. Desde entonces no hay nadie con experiencia en pandemias de esta naturaleza, con este virus, y hemos tenido que reaccionar día a día. Unos lo llaman improvisación. Pues ojalá lo hubiésemos previsto, no nosotros, sino la propia Organización Mundial de la Salud. Aquel presidente de Estados Unidos le dice que no vio nada y por eso le retira el dinero. Ojalá lo hubieran visto todos los países, aquellos que frivlizaban también y al final están siendo víctimas de su propia frivolidad. Hemos tenido que actuar así. Algunos lo llaman improvisación; nosotros lo llamamos respuesta lo más rápida e inmediata posible. Y, por supuesto, yendo a buscar los recursos para combatirlo, que tampoco era fácil. Tampoco era fácil.

Estamos trabajando en esto. Es evidente que las previsiones de pérdidas de Renfe, por ejemplo, en lo que queda de año va a depender mucho de cómo hagamos la desescalada, porque, en definitiva, tiene que ver con las operaciones comerciales. La cosa puede ir de perder doscientos millones de euros a perder cuatrocientos y pico; todo depende, evidentemente. Estamos hablando de una empresa pública que tiene que soportar el Estado. E igual nos pasa con ADIF. Obviamente, si no hay circulación de trenes no hay canon que pagar y por tanto no hay ingresos. AENA, participada en un 51 % por el Estado, pero con el 29% de capital privado: si no vuela nadie, no hay tasas. Y a Enaire le pasa lo mismo. No es el sector privado, es el sector público y habrá que pensar también algo, porque este también tiene personal que come. Lo único bueno es que no tiene reparto de beneficios.

¡Cuántas cosas han cambiado! Recuerdo que AENA tenía previsto el reparto del dividendo y hubo que decir que no. Además, no era moralmente un buen mensaje en mitad de una crisis que alguien se repartiera beneficios. Esa fue otra de las medidas —que no la he dicho— que hubo que tomar. En el sector privado tenemos el aéreo, que es el más dañado, porque además tiene que ver con el turismo, con los viajes; y esto no solamente es un problema sanitario, sino también un problema de confianza. La gente viaja si hay confianza y viaja a sitios que le dan seguridad. Esto va a costar también recuperarlo. Por otra parte, tenemos que hacer una política homologable. Se me ha citado a los alemanes. Ese día una diputada canaria me aconsejó esta cuestión. Yo dije que lo estudiaríamos, como tantas cosas. Cuando me preguntó una periodista alemana sobre los alemanes en segunda residencia le contesté que tendríamos que verlo, y lo hemos visto con los ministros, pero también vemos que no podemos hacer excepciones. Efectivamente, tiene que ser una política de Europa con el fin de regular condiciones sanitarias homologables. No podemos hacer excepciones porque uno sea alemán o porque otro sea noruego. No, tenemos que tener una política global europea. Y no hay ningún beneficio para los alemanes ni para los que tengan casa ni para los que no tengan casa. Eso no tiene nada que ver. Una cosa es que la periodista alemana se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 31

interesara por esto y otra es que yo tenga alguna prioridad. Yo lo que quiero es que todo el mundo viaje de un modo seguro y con las mismas condiciones, en el ámbito europeo al menos.

Tenemos también estimaciones del daño en otros sectores. Como digo, en el sector aéreo es muy grande y, por tanto, tendremos que plantearnos los ERTE durante más tiempo que en otras empresas. Tendremos que plantearnos también mecanismos de ayuda. En Europa cada uno está planteando diversas iniciativas y en lo que sí que coincidimos todos es en que el sector aéreo está tocado en todos los países y, por lo tanto, merece un apartado. Hay que vincularlo también a un plan de recuperación del turismo. Hoy lunes tenían una reunión los ministros europeos de Turismo y han hecho una declaración —o al menos la tenían preparada— sobre esto.

En el sector de viajeros por carretera también ha habido mucho daño. Los del sistema concesional lo han notado, pero ahí están las concesiones. Sin embargo, hay un sector de viajes discrecionales que va a sufrir mucho más. ¿Por qué? Porque estos son los de congresos, los de programas del Inmerso y a los que se alquilan los autobuses para hacer desplazamientos de actos grandes. Todos estos van a sufrir mucho más y habrá que ver qué hacemos con este sector.

En el ferrocarril, en el de mercancías ya saben que la incidencia en nuestro país es la que es. En el transporte público, claro que nos afecta. Va a tener mucho que ver con la reincorporación y con la ocupación, como aquí se ha dicho también. Tenemos que ser conscientes de que estas recomendaciones de un tercio van a ser muy difíciles. El sector privado no va a aguantar con un tercio de ocupación y no les podemos obligar. No va a aguantar con un tercio. Entonces, tendremos que plantear medidas de prevención y medidas de seguridad individuales en el transporte que tendrán que ser obligatorias, porque no siempre se va a poder mantener la recomendación. Otra cosa es el transporte público. La movilidad es instrumental y estamos al servicio de lo que nos digan. Por ejemplo, respecto a los viajes de Italia, lo podríamos haber hecho antes, como tantas y tantas cosas que hace el ministerio, pero el ministerio no toma iniciativas si no es a requerimiento de otros; en este caso, de la situación sanitaria. Si me dicen que hay que hacer algo, nos acomodamos. ¿Que la actividad económica empieza? Ponemos los medios. ¿Que hay que restringirla? Lo hacemos, pero no tenemos la iniciativa en eso, no tomamos la iniciativa en eso. Por eso cuando tomamos la medida de los vuelos a Italia creo recordar que solo había dos iniciativas similares, una de Austria y otra de Rumanía. Esa fue la medida insólita que tomamos en el ámbito espacial de la Unión Europea y del espacio Schengen, una medida, por cierto, unilateral que podía afectar y agravar, lógicamente —como así fue—, a la propia Italia en países socios de la Unión Europea. Y tomamos la medida. ¿A algunos les parecerá tardía? Posiblemente. ¿Pero la medida fue audaz en el contexto? Totalmente, y aun así tuvimos quejas; hay mucha gente que se quejó de que se le había pillado por ahí haciendo turismo y tal. Había mucha gente haciendo turismo, y eso que se sabía en qué contexto estábamos. Por eso también tuvimos que repatriar a bastante gente. Hace bien poco, por ejemplo, todavía desembarcamos en Barcelona a gente que estaba de crucero. En el sector ferroviario claro que hay daños. Y, luego, tanto en el sistema concesional, como en el tema de la obra pública, yo confío más en la construcción si acaso, pero también estamos estudiando la afectación, tenemos que ver cómo eso afecta a las inversiones programadas, lógicamente. Porque además el presupuesto de todo el Gobierno es único; aquí está la exministra de Fomento, que ya supo lo que era la crisis.

Nosotros vamos a tratar de actuar de otro modo, no queremos suspender obras ni inversiones, pero tendremos que conocer los impactos y saber qué tenemos. ¿Cuál es la esperanza del ministerio? Que si hay fondos de reconstrucción europeos, qué mejor ministerio para darle a los modos más tractores de la economía, y la inversión pública es uno de ellos. Nosotros además tenemos un ámbito de trabajo muy importante, que de una parte te promueve un derecho constitucional como es la vivienda y, de otra parte, mueve mucho la economía, la construcción mueve mucho, mueve mucha mano de obra y muchas actividades derivadas para la construcción. Por lo tanto, esa puede ser una apuesta. También podríamos ahí volver al plan que expuse en febrero de la construcción de vivienda y la rehabilitación urbana. Todo eso si es que hay fondos que nos puedan permitir aquello en lo que tenemos inquietud y si hay fondos para la reconstrucción. Y obviamente la obra pública, la inversión, si hay fondos, siempre es una buena vía para la reactivación económica.

Se ha comentado también el tema de la orden de las ocupaciones y tal. Ni aun pretendiéndolo tendría efecto, porque lo que es anticonstitucional es anticonstitucional, o sea, no tiene ningún sentido. Pero, claro, si extraemos una línea... Yo nunca digo que no se pueda ser más afortunado, claro que sí, sobre todo si sabes que te van a sacar una línea, entonces ya te obligas. Es algo que uno va aprendiendo también. Cuidado con los términos, que a todo se saca punta. Como comprenderán, yo no vi esa línea, lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 32

vi entero. Puedes sacarla, pero si luego lo contextualizas... Yo vi un artículo publicado sobre la ley de un miembro del Tribunal Supremo que fue senador del Partido Popular diciendo que no había ninguna contradicción. Quiero decir que si uno le pone el acento donde quiere y se establece un relato, es libre, pero es claramente anticonstitucional; esa orden no facilita para nada una expropiación, no la permite. Es más, es que sería absurdo, dado que es una orden para la que el Estado aporta recursos. Si aporta recursos, ¿para qué vas a expropiar? Si expropias, no hace falta dinero; para quitarle la casa a alguien no se necesita. Pero es que esto es un absurdo, este país afortunadamente no está en situación de ocupar ni de quitarle a nadie su propiedad privada, ni siquiera para alquilar en contra de la opinión del propietario. Lo que se hace es dedicar recursos para que a aquellos colectivos señalados ahí, los más vulnerables, la Administración les permita gestionar el alquiler de una vivienda con estos fondos que nosotros destinamos. Nada más; de hecho, no ha habido ningún intento de estos que puedan preocupar.

Se ha hablado también del plan de desescalada, de un calendario estimativo. Hay un grupo dentro del Gobierno, que coordina la vicepresidenta cuarta, que está diseñando los escenarios. En ese sentido, se dirige al ministerio para plantearnos cómo podemos responder en la movilidad. Ya digo que somos instrumentales en este caso. Está previsto que en el Consejo de Ministros de mañana se plantee un plan, y en función de este plan estamos trabajando todavía hoy, a requerimiento de la vicepresidenta y en función de lo que se nos pida. Entiendo que este calendario estimativo saldrá mañana del Consejo de Ministros.

Se ha hablado también mucho de test. No podemos reducir todo el problema a los test. Yo no voy a cuestionar ni voy a entrar en una polémica ahora, además por parte de alguien que no conoce el tema. Yo puedo hacer un test hoy con la fiabilidad equis y mañana ser contagiado. Quiero decir que eso tampoco me asegura ninguna inmunidad, no me asegura que me vuelva a ocurrir. Podemos estar también revisándonos todos los días, dependiendo de la necesidad personal, con un test; se puede hacer, pero no previene de nada, solo te dice en ese momento cómo estás. A mí me preocupa más la atención hospitalaria, por ejemplo. Me apetece, si caigo enfermo, estar atendido, por eso es muy importante que las UCI se mantengan y se doblen, porque es ahí donde te salvan la vida. El test no te salva. Te salvan la vida al entrar en el hospital, donde te curan. Incluso los que lo han pasado sin darse cuenta, y todos conocemos gente, el test tampoco les hubiera resuelto nada. Pero tampoco me opongo. Si lo encontramos, y parece ser que se va avanzando en la idea de un test con mayor fiabilidad, igual hay que incorporarlo; no digo que no. Pero no creo que todo se reduzca a eso. Esta mañana la OCDE ha publicado la lista de los países que más test han hecho, y España está por delante de Francia, de Alemania, de Reino Unido y de Estados Unidos. Solo somos superados por Italia, y a muy poca distancia. Por tanto, ese no será el problema. Ahora, si los vamos teniendo, no lo veo tampoco mal.

Sobre las ayudas a la vivienda, ha habido un debate: unos plantean que es poco; otros, que es mucho. Yo no acabo de entender esto de la suspensión. ¿La suspensión qué es? ¿Condonación? ¿O suspensión es lo que nosotros planteamos de pagarlo aplazado? Pero hay veces que se plantea esto como si alguien tuviera que pagar por lo que está pasando en el país, es como si hubiera que sancionar a alguien. Sinceramente, no es el momento para ajustar cuentas con nadie. Creemos que hemos planteado una situación equilibrada, distinguiendo a personas que, por la situación concreta, la de ahora, la del virus, entran en una situación de vulnerabilidad, entendemos y deseamos que temporal, y personas que ya estaban en una situación de vulnerabilidad y esta crisis los hunde más todavía. Hay que separar esas dos figuras, la de vulnerabilidad, que esperemos que sea temporal, y la de aquella que era estructural y puede ser agravada por estas circunstancias temporales aún más. En ese sentido, hemos planteado que a los vulnerables estructurales, por decirlo de alguna forma, de los que ya se ocupa el Plan Estatal de Vivienda, hay que reforzarlos con esos 100 millones. En el caso de Cataluña hay que decir que son 14,5 millones de los 100 extraordinarios, pero es que hay que sumarlos a los 52,78 que ya se habían dado, porque si no parece que son solo 14,5, y no es así. Ya se habían dado 52 para ese plan, que es estructural, no para innovar, sino para vulnerables, a los que hay que sumar estos 14,5. ¿Es insuficiente? Obvio, ya lo sabemos, pero lo que hace aquí el Gobierno de la nación es reforzar una competencia que es autonómica. Esto no quiere decir que, en este caso Cataluña, solo tenga que destinar a los vulnerables 67 o 68 millones, que es lo que da el Estado, esto es un refuerzo; insuficiente, es obvio, pero al menos hemos hecho dos cosas, reforzarlo en 100 millones y transferir inmediatamente estos 100 millones —insisto, creo que se hará esta semana efectivo— y adelantar incluso lo del próximo año para hacer frente a esta situación. Con todo, claro que es insuficiente y tenemos que replantearnos el Plan de vivienda, porque esa es la apuesta de este Gobierno. La idea era reforzarlo y en nuestras cuentas estaba aumentando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 33

significativamente, y también generar algún plan nuevo que tenía que ver con el Plan de rehabilitación. Yo no sé si sé si llegué a decirlo en esa comparecencia.

Por cierto, me ha recordado el diputado de Foro Asturias que fue en febrero. No tuve ninguna pregunta de coronavirus, se lo quiero recordar; no tuve ninguna pregunta sobre esa cuestión. Si lo veíamos todos, lo veíamos todos, y si no, no lo vimos nadie. Me está diciendo el portavoz del Partido Popular que hemos llegado tarde a todo, pero no le quiero recordar de qué se me preguntó en aquella ocasión. Pero el coronavirus no fue el tema.

Por lo tanto, para los vulnerables estructurales, el Plan estatal de ayuda a la vivienda; para los que, esperemos, sean vulnerables temporales como consecuencia de los ERTE, como consecuencia de la pérdida de ingresos, autónomos, etcétera, lo que hemos pensado son seis meses, que, si luego hay que revisar, ya lo ampliaremos, pero seis meses, donde se le plantea al arrendador que no tenga por qué pagar las consecuencias de la pandemia. ¡Si de lo que tratamos es de que nadie se sienta especialmente perjudicado! Y si hay que asumir perjuicios, que se repartan entre todos. No sé cuál es el problema en asegurar al arrendador su renta y al arrendatario, la tranquilidad de no verse urgido a pagarla y pagarla al cabo de seis o diez años, prorrateado, seis meses, sin ningún tipo de interés y con el aval del Estado, de tal modo que, si luego no puede pagarlo, se hace responsable el Estado, pero al menos el arrendador no ha sufrido y no introducimos más elementos de inestabilidad en el mercado, que tiempo tendremos de asumir también, en periodo de normalidad, estas cuestiones. No creo que debamos aprovechar la coyuntura para resolver todas estas cuestiones más allá de las críticas.

Eso se junta con el tema de la moratoria hipotecaria, que ya estaba prevista con anterioridad y que quiero recordar que es de coste cero para el deudor. Simplemente tiene que notificarlo, no paga gastos de nada, no paga aranceles notariales; no paga nada y tiene la moratoria.

Y luego el tema de los lanzamientos, de los desahucios, que también genera evitar situaciones dramáticas en mitad de esta crisis. Además, si la casa siempre es básica, ahora que hay confinamiento es total. ¡Como para provocar lanzamientos, desahucios o extinciones de contratos en esta coyuntura! Yo creo que las medidas pueden ser mejorables, pero desde luego se han tomado pensando que fueran equilibradas.

En cuanto al tema de los pescadores, que ha planteado el portavoz del Partido Nacionalista Vasco, señor Barandiaran, vamos a sacar una orden en este sentido para hacer posible esta cuestión, que, efectivamente, nos ha llegado por Marina Mercante.

En cuanto a las fronteras terrestres, no es un tema nuestro. Nosotros hemos planteado el tema de los corredores verdes, pero esto es de Interior.

Y en cuanto a la mayor precisión en la desescalada, ya le digo que lo que puedo adelantar es poco, porque va al Consejo de Ministros y lo está llevando la Vicepresidencia cuarta.

Agradezco de todas formas la colaboración de todos; se agradece mucho en estos momentos. Por mi parte, al que no tenga mi teléfono, se lo paso; estoy a su disposición para discutir. Hay veces que hay buenas ideas y otras veces uno está equivocado, porque tampoco es que se me ocurra a mí todo. Tenemos un equipo de trabajo y nos suministramos de diferentes puntos de información y de inquietud.

Me ha planteado la portavoz de Ciudadanos el tema del alquiler de inmuebles para la actividad económica, pero no es algo que llevemos desde el ministerio. Sí es verdad que no es exactamente trasladable a la cuestión de la vivienda. La vivienda es un derecho constitucional, no así los locales comerciales, que tienen que ver con la actividad comercial, y tan actividad comercial es la del que vende algo desde su infraestructura como la del que le arrienda el local al comerciante. Los dos son comerciantes; por lo tanto, no podemos plantear resolver un problema de ingresos a una parte y trasladárselo al otro, que también está desarrollando una actividad comercial. Quiero decir que hay que equilibrar y no tratar de derivar el coste siempre a otro; ahí tenemos que equilibrar. En cualquier caso, este es un tema que ha llevado Industria, pero sí es verdad que no se puede trasladar el modo de intervención de la vivienda, porque este es un derecho constitucional y lo otro no.

Lo de AENA lo vamos a ver —yo lo traslado todo—, pero a AENA le ha caído también una grande. Hace esfuerzos, tiene una participación pública, pero tampoco podemos forzarla porque estaríamos quebrantando los intereses de los particulares utilizando políticamente la empresa y también podrían quejarse. Es una empresa cotizada, por lo tanto, hay que hacerlo con tacto y tino.

Me ha hablado del tercio de ocupación en los transportes públicos y de los plazos para pasar la ITV. Esto lo podemos trasladar, creo que no hay ningún problema. Efectivamente, no podemos pasar de las imágenes de restricción a las de explosión; hay que evitar las explosiones. En parte, los niños ayer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 34

también nos dejaron algunas imágenes explosivas. Y desde la AP-7 no se nos han dirigido; yo no tengo constancia de que Abertis se haya dirigido al ministerio con ninguna pretensión. Puede ser que esté en el ámbito de la publicidad. A nosotros no se nos ha dirigido.

En cuanto a las segundas residencias, esto va a depender también del plan de desescalada; vamos a ver, porque la desescalada se plantea de modo asimétrico. Va a tener un problema y es que, a mi modo de ver, la desescalada tiene que ver con la extensión del confinamiento y no al revés. Es decir, si uno está confinado en su casa, puede ser que ahora se confine en su territorio, porque hay que preservar, sobre todo los territorios que no han tenido contagios. Pienso en las islas, por ejemplo. A las islas que no han tenido contagios y no han tenido muertos, posiblemente no les podemos aplicar la misma medida que a otros territorios donde hay otros problemas. Entonces, lógicamente, la desescalada deberá ser asimétrica, en coordinación con las comunidades autónomas y viendo efectivamente las zonas. En cualquier caso, hay que controlar una cuestión, los desplazamientos interprovinciales, porque hay que evitar la propagación, y entiendo yo que el uso o no de las segundas residencias dependerá también de dónde se ubiquen. Entiendo que habrá menos riesgo si tengo mi segunda residencia a quince minutos que si me tengo que cruzar España. Por tanto, dependerá. Desde luego, no lo llevamos nosotros. Nosotros lo que hacemos es, en función de los objetivos, poner a disposición la movilidad necesaria.

Se ha hablado también de los servicios domiciliarios. Yo creo que entre las primeras medidas estaba la de procurar que nadie se quedara sin el suministro de los servicios domiciliarios básicos.

El señor Mayoral me ha hablado del régimen sancionador de las VTC. En la anterior comparecencia ya comenté que esto estaba preparado por el anterior Gobierno antes de las elecciones y se paró por toda la cuestión electoral. No era cuestión en ese tiempo de plantear esto. Luego sí es verdad que ha habido novedades de carácter jurisprudencial que han obligado a cambiar este régimen, y en eso estamos, introduciendo estas novedades. Por lo demás, ya tendremos tiempo cuando pasemos esta situación de hablar de los planes de alquiler, del mercado del alquiler. Yo creo que hay que normalizar, y lo normal es que también el sector y el mercado vayan a acusar la situación —es lo normal—, por lo que vamos a ver efectivamente el grado de reacción.

La portavoz de VOX me ha planteado alternativas de movilidad. Es verdad que ha habido un repunte del vehículo privado para mantener la distancia social y garantizar la seguridad, es normal, pero esto no puede ser una alternativa de futuro porque no es sostenible. Pero, evidentemente, en este paréntesis el vehículo privado está ahí; ha habido un repunte, es una alternativa en este momento, como también puede ser una alternativa la micromovilidad, dependiendo de las distancias. Habrá que ver los servicios municipales que controlan toda esta micromovilidad, porque evidentemente si queremos hacer un transporte seguro, una vez se vaya reanudando la actividad es muy difícil hacerlo con el transporte público disponible. Si reducimos a un tercio la ocupación, por ejemplo, como ahora, ponerlo en capacidad todo sería triplicar los recursos. No hay capacidad: no tenemos el triple de trenes ni el triple de autobuses ni el triple de metros, como decía antes. Tenemos que ver diferentes alternativas de movilidad. En el caso de las grandes ciudades, como Madrid o Barcelona, estamos en contacto y en coordinación con ellas, y la verdad es que no nos podemos quejar ni de Madrid ni de Barcelona en cuanto al nivel de entendimiento y sintonía para el tema del transporte.

Se ha hablado también de los fondos de financiación. Habrá que verlo porque efectivamente se resiente el transporte metropolitano, pero también cercanías, así como todo el transporte público. Este tema todavía no es gestión del ministerio. Queremos que sea gestión del ministerio. Sigue siendo de Hacienda. Las aportaciones, la financiación de ayudas a los contratos programas o el transporte metropolitano siguen siendo gestionadas por Hacienda. Nosotros tenemos la pretensión de incluirlas porque lo normal es que el Ministerio de Movilidad no sea solamente una caja para pagar sino también un nivel de coordinación técnica y de seguimiento técnico de la movilidad y no se quede solamente en la mera financiación. Vamos a ver si pasa esta coyuntura y se nos permite hacerlo.

De paso he hablado del plan de desescalada, de las islas, que se me había planteado. En cuanto a las playas, lo que diga Sanidad.

Ya me he referido a los test masivos y a las PCR, así que le voy a contestar solamente al tema que se refiere a Rubén Eladio, que es el subdirector de Emergencias y entonces forma parte de las reuniones del Cecor. Si se hubiera llamado Ángel Martínez, también habría ido al Cecor. El nombre es lo de menos, lo importante es el cargo que ocupa y, por lo tanto, participa en estas reuniones de coordinación, que coordina Interior, pero obviamente, en la medida en que tiene que haber un representante de Transportes, como lo hay también de Defensa, por lo que desarrollan, lo normal es que vaya el subdirector de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 35

Emergencias, así que lo de si se conoce o es conocido... Le aseguro que no es así, pero tampoco lo voy a discutir.

De vivienda, lo que puedo adelantarles lo he hecho ya. Estoy de acuerdo con usted en que tenemos que estar obsesionados con ejercer el derecho constitucional a la vivienda, eso es lo que nos tiene que guiar.

Termino con lo que ha dicho el señor Lorite. Ha hablado mucho de mí; menos de lo que hago, pero bastante de mí. No hubo aglomeraciones en cercanías, no las ha habido, salvo el primer día, y fue simplemente por un tren de cercanías que no salió. El maquinista, por la razón que fuera —pánico, miedo, lo que fuera—, no quiso salir y eso en un sistema de cercanías el primer día de prueba provocó un atraso, que es lo que se vio en esas imágenes. Superada esa incidencia, al rato, no había nadie en las estaciones; de hecho, eso no se ha repetido ningún día y ya llevamos unas pocas semanas; no se ha vuelto a repetir. Parece que se alegre de eso para traérmelo aquí y echármelo en cara. No sé, porque no es tan de difícil de entender: no se ha vuelto a repetir. Se produjo ese día en esa línea de cercanías y se produjo en el Metro de Barcelona, y no se volvió a repetir. También es verdad que no se volvió a repetir porque tuvimos que ampliar la oferta. Fíjense, ahora mismo, para que se hagan una idea, estamos cerca del 70 % de la oferta para un 15 % de demanda, pero es la única forma de asegurar que no se concentre gente en los andenes ni en los trenes. Ahora, si me pregunta, cuando suba la demanda por encima del 15 que tenemos ahora y se pase al 50, ¿hasta dónde subimos la oferta? La oferta al cien por cien nunca está, siempre hay bajas, siempre hay algo, y decía esto por el tema de las medidas de protección, para que vayamos pensando. Tuvimos ese incidente y no hemos tenido más.

Respecto al retraso en el reparto de mascarillas, nosotros no hemos tenido ninguno, porque el lunes se hizo la adjudicación por parte de Puertos del Estado y ese mismo fin de semana ya estaban llegando mascarillas, pocos casos ha habido, pocos casos iguales en esta gestión. Y usted me ha deslizado el tema de la empresa. Mire, yo no investigo a nadie, todo se hace de acuerdo a lo legal. La empresa estaba, era española, se dedicaba a esto, con muchos años dedicada a equipamiento sanitario, especialmente en África, estaba al corriente con la Seguridad Social y al corriente en sus deudas con Hacienda. ¿Qué tengo que presumir yo? Pero también me he preocupado de lo demás y he requerido datos porque la reputación de unos nos afecta a otros, y no es cierto cuanto se ha publicado y por eso no ha vuelto a salir nada más, porque no es cierto, pero eso ya es cosa de la empresa, no mía. Pero yo creo que el procedimiento en nuestro caso ha sido regular, que han ido llegando los envíos y además lo hicimos básicamente porque teníamos un gran problema en Correos y Correos depende de Hacienda a través de la SEPI, no del Ministerio de Transportes, pero sí que es verdad que nosotros tenemos la competencia del servicio postal universal, por lo tanto tampoco nos podía ser indiferente la situación en la que estaban los trabajadores de Correos, que amenazaban con parar la actividad. Eso, con la intranquilidad en el sector ferroviario y en tantos y otros trabajadores, nos llevó a tomar esa medida. Claro, podíamos haberlo dicho: solamente lo que dependa del ministerio. Pero hubiera sido absolutamente insolidario y egoísta tener a trabajadores de Renfe con equipos de protección y tener a trabajadores de la Generalitat, de cualquier parte, de Madrid, sin mascarillas. No quedaba bien. En un principio, incluso pensábamos cobrarlo, pero luego dijimos: para qué, pero si es una aportación al sector del transporte. Pensamos también en los transportistas privados, sabiendo lo difícil que era conseguir ese material, y en la medida en que lo haces micro es cada vez más difícil conseguirlo. Y, como he dicho, la idea, la compra, se hizo todo muy muy rápido, y las primeras —era un momento de mucha presión entre la sanidad, que no tenía, y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, que están en la calle todos los días—, la primera remesa, antes de que llegaran las propias, se las trasladamos, y creo que todos hubiéramos hecho lo mismo; creo. No se lo hubiéramos negado a ningún policía o guardia civil ni a ningún empleado sanitario. Tampoco dimos muchas, pero al menos las primeras que llegaron procuramos repartirlas hacia todo lo que era más urgente. A Correos se les dieron trescientas y pico mil, pero en ese momento porque lo necesitaban. Usted me dice que han sacado un concurso ahora. Claro, es que tampoco van a estar dependiendo de nosotros. Nosotros actuamos en un momento de emergencia, pero, superada la emergencia, se tienen que hacer cargo ellos de su provisión. Y, como ya no hay emergencia, lo tienen que hacer por concurso, que es el procedimiento ordinario. Si tuvieran urgencia, lo pueden hacer, no ellos, sino pidiendo orden ministerial. Pero ya no hay emergencia y nosotros ahora mismo tenemos equipos que, si los quisieran, también se los podríamos facilitar. Ya no hay razones para un trámite de emergencia y por eso han acudido al trámite ordinario de concurso, porque ya, afortunadamente, no tienen la necesidad imperiosa de tener esas mascarillas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 36

En cuanto a la carga y descarga, yo particularmente lo veo bien, nos han llegado varias peticiones. Estamos hablando con Transportes para ver exactamente cómo lo podemos hacer porque nos llegan diferentes peticiones de esta cuestión.

Poco más, tampoco les quiero cansar porque es muy tarde, pero en lo que a mí respecta me tienen a su disposición y bienvenidas todas las ideas. Estamos, como alguien dijo: ensayo y error. Espero que no sea tanto así, tan atrevido, pero es verdad que estamos reaccionando frente a una situación de la que no hay ningún especialista, incluso fíjense que a veces alguno se presenta como especialista y terminamos dudando. ¿Por qué? Porque nunca nos hemos encontrado con esto, y yo, dentro de lo que cabe, tengo un ministerio que es más instrumental, pero cuando veo a otras personas que tienen que tomar más responsabilidades sufro por ellas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor José Luis Ábalos Meco, señor ministro.

Vamos con el segundo turno de intervenciones de los grupos, de menor a mayor. El Grupo Mixto, como me solicitó acumular las dos intervenciones, no tiene derecho ahora a este turno. Bildu no está. Por tanto, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vasco, el señor Íñigo Barandiaran, que tiene tres minutos. **(Denegaciones)**. No va a hacer uso. Perfecto. ¿Ciudadanos quiere hacer uso de su turno? **(Asentimiento)**. Tiene tres minutos, señora Muñoz Vidal.

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

Ministro, agradezco que tanto usted como el portavoz de su grupo parlamentario reconozcan la actitud crítica pero de mano tendida de mi grupo parlamentario. He de decirle, sin embargo, que usted ha hablado un rato en la réplica sin concretar nada. Ha dicho que hay un grupo en el ministerio que está trabajando para ver qué pasa después de la crisis sanitaria y la desescalada, que mañana en el Consejo de Ministros decidirán un plan, y estamos otra vez con medidas sin consensuar ni hablar ni informar a la oposición. Debería comprometerse aquí al menos a que van a informarnos en detalle de las medidas que se vayan tomando y de las políticas a seguir.

Ha hablado usted de test. Efectivamente, los test no salvan directamente vidas, pero sirven para tener información y poder tomar buenas decisiones y que se reduzcan a lo mejor las muertes.

Ha hablado también de los nuevos transportes, de la movilidad, ha estado hablando del transporte público, del uso del vehículo privado, y me gustaría hacer una pequeña sugerencia o una llamada de atención, y es que estas restricciones al transporte público pueden tener implicaciones muy importantes en términos de desigualdad de la población.

Me temo además, por lo que he escuchado, que siguen pensando en la construcción como medio para dinamizar la economía, con una visión muy a corto plazo. Pero en este punto quiero pedirle que no se dejen llevar por las derivas de su socio de Gobierno. La mejor receta para ofrecer una alternativa habitacional a las familias en situación de vulnerabilidad es una estrategia que incluya al sector privado como agente colaborador y no como enemigo, y, por supuesto, no poniendo en práctica medidas como la limitación de precios, las restricciones a los propietarios de viviendas o la limitación en la inversión. El sector público debe ser facilitador de la inversión y la iniciativa privada también, y permítame que les diga que en este punto se está haciendo justamente lo contrario. Ya asistimos en los años más duros de la crisis económica a los efectos tan perversos que a veces tienen estas situaciones sobre algunos colectivos de la población, que merecen protección. Así que le invito a que diseñemos un plan de accesibilidad a la vivienda en el que todos los actores tengan un papel que cumplir porque solo de ese modo conseguiremos el objetivo de proporcionar viviendas dignas y adecuadas y podremos dar cumplimiento al artículo 47 de la Constitución española.

Muchas gracias, ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Ferran Bel Accensi.

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

Gracias, ministro, por su respuesta. Yo entiendo que no puede concretar en una comparecencia de este tipo todo lo que podemos plantearle. Me ha gustado escucharle que usted es comprensivo con las empresas del sector del transporte por carretera, que no van a aguantar con una tercera parte de la ocupación. Absolutamente inviable. Habrá que buscar soluciones a corto plazo, porque yo entiendo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 37

el transporte público debe ser la principal forma de movilidad en este país. En todo caso, se desprende de sus palabras que no piensan indemnizar a estas empresas a las que se ha sometido a esta ratio de una tercera parte de ocupación, aunque sean concesiones del Ministerio de Fomento porque son líneas de ámbito estatal. Me gustaría que concretase algo al respecto.

En cuanto a los fondos para el transporte metropolitano, usted me dice que son cuestión de la ministra de Hacienda. No se preocupe, que se lo planteo yo aquí el jueves que viene. Se lo diré de mi parte y de su parte, si me lo permite, pero habrá que ver cómo se resuelve.

Permítame hacer una reflexión respecto a los fondos europeos para la reconstrucción. Vaya por delante que tiene todo el apoyo de nuestro grupo en las gestiones que hagan en el marco de la Unión Europea, ya sea de forma global o de forma concertada con algunos países. Ahora bien, señor ministro, le pedimos que, si estos fondos europeos para la reconstrucción llegan, entendemos que, obviamente, el ministerio tendrá que gestionar una parte importante, pero no hagan como han hecho con la gestión de esta crisis. Estos fondos europeos para la reconstrucción deben tener capilaridad territorial y una parte debe ser gestionada por las comunidades autónomas, pero no descarten que otra parte importante sea gestionada por las corporaciones locales, por los ayuntamientos, porque seguramente tendrían un efecto territorial mucho mayor, y este efecto tractor sería un efecto que se trasladaría de forma más equilibrada en todo el territorio.

Para terminar, efectivamente, señor ministro, no solo llegan 14,5 millones de euros a la Generalitat de Catalunya para vivienda, pero es que la Generalitat de Catalunya ya aporta muchos más fondos. Le recuerdo que el año pasado se repartieron ayudas para el alquiler por valor de 101 millones de euros en Cataluña y la aportación por parte del ministerio el año pasado fue de 37 millones. Por tanto, la Generalitat, a pesar de tener un sistema de financiación muy precario y una limitación de fondos, ya está haciendo sus aportaciones. Lo único que decimos es que estos 100 millones —que le reconocemos y agradecemos— son muy pocos ante esta situación. Y permítame también que discrepemos del criterio de reparto.

Muchísimas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Republicano, el señor Eritja Ciuró.

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

Nuevamente le agradezco sus aportaciones, señor ministro. Yo no creo que sea una improvisación, creo que realmente lo que ha faltado en algunos casos es contundencia, porque estamos ante una crisis devastadora que no solamente va a dejar durante un período a unos vulnerables temporales, como dice usted, sino que lo que va a pasar es que va a sumar mucha más gente a la bolsa de vulnerables estructurales. Por tanto, los retos que se nos presentan son muy grandes. Podemos hablar de que estos vulnerables temporales de los que habla usted probablemente formen parte de esa precariedad estructural que se va a ver cuando salgamos de la crisis sanitaria. Hablando ya del alquiler, es evidente que no podemos cargar a los pequeños propietarios, cuya renta tiene mucha dependencia del propio alquiler, pero tampoco podemos proteger a los grandes tenedores que especulan con el alquiler. Es importante tener esto en cuenta. Por eso proponemos la condonación del alquiler a los arrendatarios más vulnerables y, en todo caso, arbitrar mecanismos de compensación y rescate para propietarios en situación de vulnerabilidad, porque, efectivamente, también hay propietarios vulnerables que viven del alquiler como renta única. También ha dicho que confían en la llegada de fondos de recuperación europeos para abrir mecanismos de ayuda. En ese sentido, sería interesante abrir vías de reducción de gastos fijos a los sectores más vulnerables, gastos fijos donde estarían el alquiler y otros elementos. Sería un factor para intentar reducir los gastos fijos para así hacer frente a otros elementos.

Finalmente, sobre la petición de la corporación Abertis al Gobierno de alargar las concesiones de peajes para compensar el descenso de tráfico durante el estado de alarma, nos sorprenden entonces las declaraciones de Abertis, utilizando los medios, precisamente porque teníamos entendido que las medidas de compensación aprobadas hasta ahora en los decretos leyes intentaban mitigar los efectos económicos devastadores sobre aquellos sectores más vulnerables, especialmente autónomos y pequeñas y medianas empresas, un sector del tejido empresarial que está sufriendo efectos como nadie en el parón de la actividad, una parón que, como ya se va avanzando, en muchos casos va a ser permanente y va a obligar a cerrar muchos proyectos. Por ese motivo, no entendemos la demanda de Abertis en pleno proceso de supresión de peajes del Gobierno, además, teniendo en cuenta que la semana pasada —creo que fue el día 21— la junta de accionistas aprobó el reparto de dividendos. En todo caso, quizá lo más importante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 38

sería abrir el debate, como se planteaba, sobre cuál va a ser a partir de ahora —sumando además toda la experiencia del COVID— el modelo de gestión, financiación y mantenimiento de las infraestructuras que tenemos en el Estado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, don Rafael Mayoral Perales.

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

Me gustaría leer una carta de Goldman Sachs-Azora, fechada el 23 de abril de 2020: Nos ponemos en contacto con usted para informarle de que el 29 de julio de 2020 finaliza su contrato de arrendamiento. Le rogamos se ponga en contacto con nosotros y suscribir la documentación de terminación de contrato. Cuando ya está en vigor el real decreto. Blackstone no se queda atrás. En Benta Berri dijo directamente: Espero que usted y su familia se encuentren bien a pesar de todos los efectos que está teniendo el COVID-19; es decir, tienen claro en qué contexto lo están haciendo. Y a continuación, al final, termina diciendo: Cuando el arrendador requiera el pago al arrendatario con menos de un mes de antelación y a la presentación de la demanda el pago no se hubiese efectuado ya no podrá enervar..., lo que posibilitará la continuación del procedimiento judicial para, una vez concluido, proceder a ejecutar el desahucio acordado judicialmente mediante el oportuno lanzamiento. Esto es, nuevamente también, en plena pandemia.

Esto es ejercer el terror y esto es inadmisibles en una sociedad democrática, ¡es inadmisibles! Estos señores necesitan un correctivo. Al mismo tiempo, aprovechando la pandemia también, en un conflicto por subidas abusivas en Madrid, nuevamente, a centenares de inquilinos se les devuelve lo que se estaba consignando, precisamente porque había un conflicto colectivo, para amenazarles con un desahucio en medio de la pandemia. Esto Blackstone. Esto es inadmisibles en una sociedad democrática y es un atentado contra la salud pública en medio de la pandemia; es absolutamente inadmisibles. Por eso hay ya 16 000 inquilinos en huelga y va a haber más huelgas, porque es inadmisibles la actitud que están teniendo, es antisocial, y eso no se puede consentir. Me parece que en esta situación las administraciones públicas, todas —ayuntamientos, comunidades autónomas y el Estado—, deberían colaborar para impedir actitudes antisociales de los fondos buitres contra la población como las que se están produciendo en estos momentos prevaleciendo de la pandemia. Creo que no valen medias tintas. Sinceramente, que alguien hable de que a través de una orden ministerial se pueda realizar una expropiación... ¡De verdad! Comprensión lectora. Cuando hay una referencia al artículo 11 de un real decreto... No hagamos el ridículo. Se lo planteo al campeón de lanzamiento de aceitunas, que fue el que salió en un periódico diciendo que va a recurrir al Tribunal Constitucional una cuestión como esta, cuando es una referencia a unas ayudas para población vulnerable. La población vulnerable necesita apoyo público y en estos momentos poner eso en cuestión me parece absolutamente intolerable; es intolerable que se planteen estas cuestiones.

Sinceramente, vivimos un momento en el que las administraciones públicas van a tener que hacer muchas cosas, pero esto es un reto social, un reto del conjunto de la sociedad, y por eso es muy importante que los inquilinos y las inquilinas se sindicuen, se asocien, se integren en los colectivos sociales para defender sus derechos. Porque las administraciones públicas se tienen que poner al servicio de la gente y tienen que poner toda su energía para hacerlo, pero no hay que olvidar que esto es un reto como país y como pueblo, y ante retos como estos solo el pueblo salva al pueblo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Patricia de las Heras Fernández.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: En primer lugar y por alusiones, me gustaría contestar al compañero que ha intervenido por el Partido Socialista sobre el evento que hizo VOX a principios de marzo. Me parece muy mediocre, a la par que vergonzoso, que la defensa del partido que gobierna sea un ataque a la oposición. Primero, porque eso quiere decir que no tiene excusa alguna y lo que pretenden es desviar la atención de su negligencia, como hacen siempre, y segundo, porque al habernos ocultado la información de la que disponían, nosotros, a finales de febrero, solo pudimos solicitar medidas con la información de la que disponíamos a través de los medios. Si el Gobierno nos hubiera facilitado esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 39

información, sin duda VOX habría cancelado el evento, lo que no hizo el Partido Socialista el 8 de marzo. A pesar de ello, VOX es el único partido que ha pedido perdón por ese evento.

Ahora sí, se vanagloria de las medidas adoptadas, sin embargo, hechos son amores y no buenas razones, señor ministro. Se comprometió a la compra de millones de mascarillas FFP2 para su reparto en el sector del transporte y Correos; sin embargo, tenemos conocimiento de que muchas han tenido que ser retiradas por no cumplir con la normativa europea y, además, la empresa de Correos es el sector con mayor contagio, solo por debajo del sanitario. Los taxistas denuncian la pésima gestión en el reparto de esas mascarillas, porque no había suficientes para todos y, además, tenían que desplazarse varios kilómetros para ir a recogerlas. También los transportistas sufrieron su gestión, ya que estuvieron sin material, sin áreas de descanso, restauración y lugar para alojarse hasta que VOX se lo pidió y, luego, se adoptaron las medidas, a pesar de que hoy siguen con el tema de la carga y descarga, como ya se ha mencionado. Los pilotos y azafatos de cabina también denunciaron que no se facilitaban medidas de protección a la tripulación en vuelos. Se produjeron aglomeraciones en varios aeropuertos, a pesar de que la plantilla de AENA solicitó que se cerraran los aeropuertos a turistas, denunciando que resultaba imposible guardar las mínimas distancias con tanta afluencia. También los días 10 y 11 de marzo llegaron dos cruceros con 6000 pasajeros a bordo, en viaje de Italia a Mallorca. A pesar de que el puerto de Palma de Mallorca es reconocido por la OMS como puerto de entrada con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional y que ya el día 30 se había declarado esta situación, ¿por qué no se tomaron en ese puerto las medidas que establece el Reglamento sanitario internacional para esas situaciones? Se produjeron, además, aglomeraciones en cercanías de Renfe y se tildó de egoístas y descerebrados por parte de la prensa precisamente a la gente más humilde y trabajadora, que no dispone de un vehículo propio y tuvo que agolparse y padecer su falta de medidas entonces.

Ha hablado de los repatriados, y ha dicho que se han repatriado en torno a 24 000 personas, pero ¿por qué no nos dicen cuántos no se han repatriado? ¿Cuántas personas quedan pendientes de repatriar?

En cuanto a las medidas instadas por la OMS en enero, estas debían ir destinadas a detectar la enfermedad de manera precoz. ¿Por qué se opone usted a la elaboración de test masivos, aislar y tratar los casos, hacer seguimiento de los contactos y distanciamiento social acorde con el riesgo? Pues bien, su medida para detectar la enfermedad es la geolocalización; es lo que considera clave para la desescalada progresiva al tener identificadas las personas con virus, pero ya me explicará cómo...

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Sí, enseguida.

¿Cómo pretende identificar las personas con virus a través de la geolocalización si no hace esos test masivos? Está usted persiguiendo y vigilando a gente sana, señor ministro. Lo primero son test masivos y después aislar y tratar esos casos, pero no quieren hacer test masivos porque así identificarían a los contagiados y tendrían que levantar el confinamiento al resto de la población, porque resultaría absurdo seguir teniendo confinadas a personas sanas y eso es lo que no quieren, no quieren que las personas sanas y sin riesgo de contagio puedan salir a la calle mientras culminan con su cambio de régimen a través de poderes especiales que les otorga el estado de alarma. Cuanto más duro sea el confinamiento, más tiempo tendrán para blindarse en el poder y eliminar los derechos de los ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene ahora la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Lorite Lorite.

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

Señor Ábalos, sin duda solo se superará la pandemia haciendo test masivos a la población. Está científicamente comprobado (**rumores**) y me parece, señor ministro que es asombrosa...

El señor **PRESIDENTE**: Ruego, por favor, silencio.

El señor **LORITE LORITE**: Señor ministro, me parece asombrosa la frivolidad con la que usted ha restado importancia a la realización de test masivos a la población; me parece muy frívolo por su parte que venga aquí a frivolarizar con ese tema tan importante para la salud de todos los españoles.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 40

Señor Ábalos, en cuanto a las mascarillas del transporte, ha sido usted el que ha dado el dato. Ha dicho que se han repartido 6 millones. Si han adquirido 13 millones y han repartido 6, evidentemente, se han repartido menos de la mitad. Yo no me he inventado ningún dato, lo ha dado usted.

Señor ministro, veníamos muy preocupados a esta Comisión, pero le aseguro que nos vamos mucho más. Nos vamos mucho más tras preguntar a quien está al frente del ministerio acerca de la desescalada, si tiene algún plan para la desescalada, si hay algún plan interprovincial del transporte, si variará la oferta de transporte en razón de la asimetría territorial de la desescalada, que ustedes han dicho que va a ser gradual, asimétrica y coordinada. Señor Ábalos, no se puede actuar nuevamente con improvisaciones y, desde luego, eso es lo que usted da a entender cuando su respuesta ha sido: Habrá que ver lo que hacemos con esto. Dos puntos: Vamos a ver; habrá que pensar algo. Esas son respuestas —lo leo literalmente— que ha dado en su comparecencia.

Me parece bastante peligroso que no hable de desescalada, que diga que usted es un mero ente instrumental y que mañana van a aprobar no sé qué cosas en el Consejo de Ministros. Usted no ha hablado de lo que van a aprobar, del acuerdo de mañana en el Consejo de Ministros, que se supone que es precisamente para la desescalada. Desde el punto de vista parlamentario, me parece como mínimo anecdótico que mañana vayan a aprobar una cosa y que usted no dé cuenta hoy de lo que van a aprobar, que sin duda alguna va a afectar a las competencias de su ministerio.

Señor Ábalos, yo ya venía preocupado por quién está al frente de este ministerio y le he dicho que me voy más preocupado aún. Venía preocupado cuando, precisamente a consecuencia del desconfinamiento y de la desescalada, un periodista le preguntaba cómo se iba a hacer esto y usted contestaba en el diario *Público*, hace pocas jornadas, lo siguiente: Cuando uno no tiene capacidad de dar respuestas asertivas, lo que tiene que hacer es no darlas. Señor Ábalos, su falta de capacidad y su falta de respuestas generan desconfianza en la sociedad.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que terminar, por favor.

El señor **LORITE LORITE**: Sí, voy terminando, señor presidente.

Sus improvisaciones generan ineficacia en la gestión y todo se convierte en un desastre generalizado. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para terminar, tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor César Ramos Esteban.

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

Creo que esta ha sido principalmente una Comisión constructiva, en la que los grupos han preguntado cosas concretas de dudas que tienen y además han hecho propuestas. Lo que sigue sorprendiéndome es la actitud de los dirigentes del Partido Popular, que tiran permanentemente de argumentario, tiran permanentemente de crítica —se pueden aceptar las críticas, más en la situación que estamos—, pero no tienen nada que aportar. Me pregunto: ¿El principal partido de la oposición de España no tiene nada que aportar? ¿No tiene nada que aportar en cuanto a la gestión de la crisis, en cuanto a la actitud, en cuanto a propuestas que puedan ayudarnos a todos a solucionar la situación actual y salir más fortalecidos? No he escuchado ninguna propuesta por parte de los dirigentes del Partido Popular, y a mí me preocupa, porque es un partido que tiene el peso que tiene en este país y es el principal partido de la oposición.

Además, respecto a las recomendaciones que se hacen sobre los test —puede haber aquí un debate muy largo sobre ello, sobre cuáles son los adecuados, cuántos se pueden hacer, cuántos no se pueden hacer—, la Comunidad de Madrid dispone de un alto número de test que puede realizar, y me pregunto: ¿la Comunidad de Madrid está haciendo todos los test que se le han entregado o tiene un porcentaje muy alto que no está ejecutando? A lo mejor se tienen que empezar a hacer la pregunta ustedes, y entonces quizá se den cuenta de que eso que piden, que exigen y que recriminan aquí no lo hacen ustedes ni lo pueden hacer. Eso no es coherencia política.

Se ha hablado de transparencia en esta Comisión varias veces. Ha habido tres sesiones de la Comisión de Transportes en la legislatura anterior y en lo que llevamos de legislatura. Esas tres sesiones han sido para la comparecencia del ministro de Transportes. ¿Dónde está la falta de transparencia? Creo que las palabras tienen que ir acompañadas de hechos, porque, si no, se convierten simplemente en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 41

argumentario, en demagogia y en discursos partidistas que no debemos ver en situaciones como la que estamos viviendo.

Quiero terminar haciendo referencia —se ha dicho aquí y yo no lo he señalado en la primera intervención— a Correos. Quiero hacer un reconocimiento a todos los trabajadores de Correos, además, con la siguiente reflexión: este Gobierno está consiguiendo que Correos se convierta en una herramienta pública útil para los ciudadanos y para los territorios. Reconozco que me alegra ver cómo todos los transportistas de este país tienen disponibles mascarillas para recogerlas cerca de su domicilio. Ese es el ejemplo de lo que queremos los socialistas que sea una empresa pública. Recuerdo cómo el Partido Popular intentó durante su etapa matar a Correos, que no sirviera para nada, que no tuviera ninguna utilidad, para que cuando en 2025 terminara el Servicio Postal Universal asociado a Correos pudiera desaparecer. Reconozco que me alegra la actitud que tiene este Gobierno y me alegra ver cómo utiliza las herramientas públicas. Quiero hacer un reconocimiento a Correos, a sus trabajadores, a su directiva y al hecho de convertirlo en una herramienta pública para el interés de los ciudadanos y no como ha hecho el Partido Popular cuando ha gobernado, que ha dirigido las herramientas y las empresas públicas a los intereses particulares de unos pocos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Esteban. Gracias a todos y a todas también por sus intervenciones y por el tono que han empleado.

Antes de terminar, quería despedirme de todos los intervinientes y darle las gracias, señor ministro, por haber comparecido hoy nuevamente. El 26 de febrero fue la última vez, hace dos meses exactamente. Y ahora, para finalizar, antes de irnos, tiene la palabra el señor José Luis Ábalos Meco.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Gracias, señor presidente.

Espero que se pueda constituir la comisión de reconstrucción o como quieran llamarla. Ahí es donde se puede hablar de desescalada; en definitiva, es ahí donde hay que intentarlo. No sé el grado de concisión que finalmente tendrá el debate, porque es algo del Consejo de Ministros. Yo lamento, señor Lorite, no traerle más, pero tiene que pasar por Consejo de Ministros y ahí se producirá un debate. No conozco muchas iniciativas que previamente se discutan en Comisión; no tengo muchos antecedentes de eso, y llevo algún tiempo más que usted en esta Cámara. Deje un margen al Consejo de Ministros para el debate y luego se rinden cuentas. Ese es el control de la acción del Gobierno y no la fiscalización previa, que no existe. Por tanto, tendremos tiempo de desarrollarlo, porque, entre otras cosas, tampoco es que tenga una precisión como para no poder influir sobre ella ni incidir. De hecho, las comunidades autónomas que lo van a desarrollar tienen que aportar también en el desarrollo mismo, por lo que va a haber oportunidad de aportación, de participación en toda la fase. No es una cuestión cerrada totalmente.

En cuanto a la compensación para las empresas, ¿sabe por qué se ha cumplido el tercio básicamente? Por la ausencia de viajeros. Salvo en el modo aéreo, en los demás se ha cumplido el tercio por ausencia de viajeros, porque la gente ha entendido que no correspondía viajar y lo ha evitado. Hemos tratado de articular también algunas otras medidas que no son para compensar eso, pero al menos sirven para aliviar los daños que pudiera tener colateralmente. Y en cuanto a los peajes de las autopistas, no hemos tomado ninguna medida de cierre de las mismas. Es un problema de circulación, pero no estamos planteando ningún resarcimiento.

Con respecto a las cartas, nosotros hacemos un seguimiento de las denuncias que nos llegan. Le pido que nos las haga llegar y, si es así, que la Secretaría General de Vivienda tome cartas en el asunto. Nos las hace llegar y lo hará. Este fin de semana llegó también por Twitter la denuncia de un fondo, y nos pusimos en contacto con él, pero no era tal. Ahora bien, en todas las denuncias y situaciones que haga falta, intervendremos con gusto. Les pido que nos las hagan llegar.

La portavoz de VOX ha hecho una retahíla muy rápida —imagino que por el tiempo— de situaciones. Me ha hablado de una cosa, de otra y de aglomeraciones de turistas. Sabe que estas aglomeraciones fueron consecuencia del estado de alarma, de la salida de los turistas y de cómo se hizo por parte de los operadores. Es verdad que hubo una aglomeración que tiene que ver con lo que antes decía. Si se impone de golpe, se produce la típica explosión y, efectivamente, hubo esa saturación, pero cuando salieron los turistas los aeropuertos se han quedado muertos. Fue ese momento puntual; salieron todos a la misma hora de los hoteles y se produjeron aglomeraciones tremendas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 42

En cuanto al reparto de las mascarillas, se podrán quejar, pero le puedo decir que ha habido dos entregas. En la primera fueron muy pocas y es cuando hubo una crítica por parte de esta asociación. Inmediatamente hubo otra remesa cuya disposición hoy termina en Correos. Yo creo que habrá que hacer una tercera, pero lo que me llama la atención es que, si sumamos la primera y la segunda, solo las han recogido el 60% del sector del transporte en Correos. O sea, por una parte, hay mucha presión, pero luego tampoco se retira todo; y eso que hemos hecho un cálculo de autónomos, empresas y trabajadores. Ha sido una logística complicada para todo el mundo del transporte, y hemos dado a las empresas públicas. La distribución está ahí clara, pero vamos a insistir, porque la mascarilla va a seguir siendo necesaria, y estas son FPP2, que aguantan un poco más. No tenemos ninguna queja de mal uso en nuestra remesa. Será en otras, pero la nuestra ya lleva tiempo distribuyéndose y no ha habido ninguna queja al respecto.

Yo no me opongo a los test. A mí no me metan en esa polémica. Si hay test, que se hagan test; yo el primero, si es preciso. No me opongo. Si hay test, que se hagan. Si estamos más tranquilos haciendo test, que se hagan. Que los compre quien pueda. Todos pueden comprar test con autorización de Sanidad; eso sí, hace falta que el ministerio de Sanidad lo autorice, pero cualquier Administración, si tiene esa autorización, puede hacerlo. Yo mismo, cuando tuve la presión de los transportistas, sabía los problemas que tenía Sanidad con las mascarillas, pero pedí permiso y me lo dieron, y nos lanzamos a por ellas, porque había mucha presión en el sector. Eso sí, siempre quedó claro que primero estaban el sector sanitario y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado si las pedían, pero afortunadamente no hemos tenido problemas en eso, aunque los hubiéramos podido tener igual.

Respecto a la relación de puntos para los transportistas, les quiero decir que, aproximadamente, hay 1700 puntos, de los cuales 1000 ofrecen comida preparada, 1600 ofrecen bocadillos y 400 tienen servicio de duchas. Esto no es una lista de mínimos. Quiero decir que si hay cualquier establecimiento que se presta voluntariamente a participar en esta red, lo puede hacer. No es ni de mínimos ni de máximos. Si ahora nos llega un servicio de restauración, una gasolinera o quien sea y dice que quiere formar parte de esa red, lo puede hacer. Estos son los que hemos ido forzando, pero, si hay voluntarios, la red se puede incrementar. La web ha tenido un total de 194000 visitas, una media de 5200 visitas diarias. Por tanto, hay interés en saber dónde pueden repostar, dónde pueden comer, dónde se pueden duchar y demás.

En cuanto a la geolocalización, nosotros no geolocalizamos el virus ni nada. En Transportes el tratamiento que tenemos de *big data* no constituye ninguna novedad. Lo único que hemos hecho ha sido renovar el contrato que se hizo en 2017, cuando no estábamos nosotros, para el estudio de movilidad que presentamos a finales de 2019. Se ha hecho exactamente igual que el contrato de 2017, creo que incluso con la misma consultora. Orange da gratis los datos, están anonimizados —no puede ser de otro modo— y pasaron los filtros de la Agencia de Protección de Datos en su día, con el anterior Gobierno del Partido Popular. No es cosa de este Gobierno, no tenemos interés en geolocalizar a nadie, pero nos permiten hacer estudios de movilidad fundamentales para el control de la pandemia. Esos datos son fundamentales, ese trabajo está bien y, además, está a disposición de cualquier ciudadano y de cualquier administración que los quiera trabajar y, por supuesto, de los centros de investigación, a los que también les vienen bien. No geolocalizamos a nadie, nuestro tema no es geolocalizar al virus. Desde luego, yo no me he planteado esa película de que vamos a localizar a los infectados y a separarlos de los otros para que los sanos no paguen por culpa de los infectados el confinamiento. Realmente me parece una dinámica un poco extraña y muy estigmatizante para el enfermo. No es justo aislar a los sanos, ¡aislemos a los enfermos!, ¡identifiquémoslos! Ha habido un momento en el que usted ha proyectado una película un poco tenebrosa en ese sentido y, efectivamente, para eso sí que hacen falta muchos test, porque hay que identificar todos los días a la población que hay que apartar. Pero, ¿dónde la apartan?, ¿dónde la meten? Cuando usted tenga identificado a alguien, ¿qué hace con él o con ella?, ¿tomamos nota y sigue marcha? No sé, también habrá que pensar un poco en eso. Pero bueno, yo con los test no tengo ninguna posición fundamentalista, no me metan en eso. ¿Hay test? Todos. Cuanta más información, más tranquilidad, a mí eso me parecerá siempre bien, pero dentro de los límites que podamos.

Por lo demás, señor Lorite, yo lamento no gustarle, no lo puedo evitar. Antes de hacer nada, ya no le gustaba. Esta forma de terminar en la que dice usted que se va más preocupado es su cierre habitual, no es la primera vez que lo hace. Yo recuerdo que la primera vez que vine a comparecer ya no le gustaba, qué le voy a hacer, y a partir de ahí da igual lo que yo haga, da igual.

A mí me parece bien que usted quiera información. Hemos contestado 3500 preguntas, que no es poco. Y no lo digo por mí, yo no las contesto, no me estoy poniendo una medalla, pero entiendo que el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 61

27 de abril de 2020

Pág. 43

personal que las responde y que hace el esfuerzo bien merece ese reconocimiento, y es que han contestado 3500 preguntas. Por cierto, tampoco he cambiado a nadie. Mucho personal del ministerio sigue siendo el mismo y, por lo tanto, sigue gozando de mi consideración.

Usted juega mucho a la desinformación, y hay una cosa que me dolió especialmente. ¿Sabe qué? Que usted defendiera las imágenes falsas de un tren medicalizado. Me dolió enormemente, porque hay cosas en las que se puede uno confundir; se puede uno dejar llevar por la buena fe del medio que lo pública, pero en este caso —y usted es portavoz de Fomento— sabe que se hizo un simulacro con participación de servicios de bomberos, del Samur, no solamente con el ministerio, sino también con la Comunidad de Madrid y con otros servicios que obtuvieron el permiso de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Usted reprodujo una foto de muy buena voluntad de la empresa Talgo cuando se le ocurrió proponer esta solución, una solución que, en efecto, no habría entrado jamás, entre otras cosas porque el tren medicalizado no hubiera superado ninguna de las pruebas a las que fue sometido finalmente. Esto fue anticipación; no ha hecho falta, menos mal, pues muy bien, pero si hubiera hecho falta, ahí estaba el recurso. Era una medida anticipatoria. Incluso el diario *El Mundo* lo publicó y rectificó, pero usted siguió sin rectificar.

Así que a usted le da igual lo que haga, sinceramente. Usted está empeñado en descalificarme personalmente, lo cual tampoco es que sea muy enriquecedor ni para usted ni para mí. Como ve, es usted el único que se ha quedado en ese nivel, y yo lo lamento sinceramente. Algún día agradeceré la crítica política, porque además enriquece mucho.

Muchas gracias a toda la Comisión por darme esta oportunidad.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Hemos concluido por hoy. Se levanta la sesión.

Eran las cuatro de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-61