



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**  
**COMISIONES**

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 289

Pág. 1

**TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA  
URBANA**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO**

Sesión núm. 11

celebrada el martes 16 de febrero de 2021

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Decaída del orden del día:**

- Proposición no de ley relativa a la construcción de un corredor de mercancías por el interior del Camp de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Plural. (Número de expediente 161/002016) ..... 2

**Proposiciones no de ley:**

- Relativa a la toma de medidas para fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/001014) ..... 2
- Relativa a impulsar la aplicación, en los aeropuertos españoles y en las líneas aéreas que operan en territorio español, del protocolo de seguridad elaborado por EASA y ECDC para proteger del contagio por COVID-19 a los usuarios y a los trabajadores del transporte aéreo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001070) ..... 7
- Relativa a la creación de un plan de fomento y apoyo al transporte discrecional de viajeros. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/001396) ..... 11

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 2

— Sobre cambio denominación de la estación de Fanjul de la red de Cercanías de Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001937) .....	15
— Sobre medidas para incrementar la oferta de vivienda social y asequible. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001963) .....	19
— Sobre la necesidad de promover la vivienda ecológica. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001975) .....	23
— Relativa a la puesta en marcha de un plan de acción inmediato para garantizar la supervivencia del transporte en autobús. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002025) .....	28
— Sobre la publicación en formato Open Source de los datos de los servicios de transporte público. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/002028) .....	33
— Votaciones .....	37

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

### DECAÍDA DEL ORDEN DEL DÍA:

- PROPOSICIÓN NO DE LEY RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE UN CORREDOR DE MERCANCÍAS POR EL INTERIOR DEL CAMP DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURAL. (Número de expediente 161/002016).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión del día de hoy de la Comisión donde vamos a sustanciar el debate y votación de las proposiciones no de ley presentadas por los distintos grupos.

Quiero comentarles antes que el punto número 7, la proposición no de ley relativa a la construcción de un corredor de mercancías por el interior del Camp de Tarragona, ha sido retirado del orden del día a solicitud del proponente, que, por causa de fuerza mayor, no ha podido estar aquí hoy y nos ha solicitado que no se sustancie.

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

- RELATIVA A LA TOMA DE MEDIDAS PARA FOMENTAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/001014).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar por el orden que se ha establecido, la proposición de ley relativa a la toma de medidas para fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril que ha presentado el Grupo Parlamentario VOX.

Tiene la palabra don José María Figaredo Álvarez-Sala.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario VOX les trae aquí una proposición no de ley sobre las infraestructuras ferroviarias y su uso para el transporte de mercancías, que creemos que es muy completa. Además, alguna de las enmiendas añade una cuestión que es bastante interesante, en concreto el corredor del Atlántico, que ya anunciamos que va a ser aceptada y esperamos que todos los demás grupos parlamentarios se sumen a esta iniciativa.

Como saben todos, España cuenta con una gran red de infraestructuras ferroviarias, pero esta red puede gestionarse mejor, y puede gestionarse mejor, sobre todo, para la cuestión del transporte de mercancías. En España el equilibrio del transporte de mercancías está claramente sesgado a favor del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 3

transporte por carretera, que es un transporte más flexible en cuanto a la llegada y salida de puntos recónditos, es decir, almacenes que no se encuentran en zonas concretas es más fácil acceder con el transporte por carretera, sin embargo —y es una dificultad que presenta el transporte ferroviario—, para adaptarse a este tipo de cuestiones resulta menos flexible, pero en España tenemos la posibilidad de una gran capacidad de establecer una red de transporte de mercancías intermodal que combine el transporte por carretera y el transporte ferroviario.

El transporte ferroviario conlleva, en definitiva, unos costes variables y unos costes unitarios muchísimo más bajos que los del transporte por carretera. Es un transporte más económico, más limpio y más eficiente en la medida en que es más fácilmente escalable. Además, coincide con las políticas climáticas que muchos de los grupos parlamentarios llevan como bandera en esta Comisión. En la medida en que permite la electrificación de la totalidad de la vía ferroviaria en España, permitirá llevar a cabo un transporte con emisiones cero, y esto es una cuestión que, para ellos, para estos grupos puede ser muy importante.

Además de eso, creemos que hay que llevar a cabo un plan para unificar todas las vías de España, de tal forma que tengamos un único ancho y no como estamos ahora, divididos entre el ancho ibérico y el ancho internacional, que es al final una incoherencia y una descoordinación entre las líneas ferroviarias de unas áreas de España y otras, lo cual, en definitiva, dificulta el transporte de mercancías, tanto su llegada como su salida a Europa, como a su vez dentro de España.

Por otro lado, los corredores tanto del Mediterráneo como del Atlántico tienen que completarse, debe hacerse un último esfuerzo. Falta, entre comillas, la guinda del pastel, sobre todo, en el corredor mediterráneo, y debe hacerse un último esfuerzo para completarlo porque se ha hecho muchísimo trabajo, hay muchísimo dinero invertido hasta ahora y con un poco de esfuerzo más se puede conseguir que la obra empiece a generar beneficios ya, por fin.

Quiero hacer una única mención particular a mi región, Asturias, que es una de las que padece esta descoordinación en la infraestructura ferroviaria, que está desconectada con la alta velocidad y la línea de transportes también de alta velocidad para cargas pesadas, con la Meseta y que se encuentra en una gravísima dificultad. Y, como ella, otras tantas regiones que no pueden aprovechar el grandísimo potencial que tiene este sistema de comunicaciones. Así que les pido a todos los grupos que apoyen esta proposición no de ley.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra ahora doña María Muñoz Vidal.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Buenos días a todos.

En cuanto a la proposición no de ley que nos presenta el Grupo Parlamentario VOX, por supuesto, estamos de acuerdo en el fondo de la cuestión, pero hemos planteado una serie de enmiendas, una serie de mejoras técnicas y, sobre todo, hemos echado en falta en esta iniciativa la necesidad de una evaluación y planificación de las infraestructuras, que, como decía, en esta iniciativa no se aprecia claramente su intención de plasmar. Hay que optar por incentivar el transporte de mercancías a través, por ejemplo, de otras herramientas. VOX habla de optar por incentivar el transporte de mercancías a través de la bajada de cánones, que podría ser una subvención encubierta a este transporte y no deberíamos caer en soluciones fáciles y sencillas cuando la interconexión de este transporte con otros y sus respectivas regulaciones determinan en gran medida la utilización de uno u otros.

Quiero comentar al portavoz de VOX que, en su parte dispositiva, en el punto uno, cuando dice que insta al Gobierno a promover la renovación y mejora de los nudos ferroviarios, de forma que se incremente la categoría de carga por eje, estaríamos de acuerdo. En el punto dos, solicitar a la Unión Europea la cofinanciación de proyectos, también estaríamos de acuerdo. En el punto tres, donde habla de promover la eliminación de cualquier tipo de sobrerregulación en el sector, no entendemos muy bien la propuesta, no sabemos si se refieren a la Ley de Contratos del Sector Público o a las directivas y reglamentos europeos de obligado cumplimiento, y el portavoz no lo ha dejado ahora claro.

Plantean también reducir los cánones, especialmente los relacionados con el pago de infraestructuras y evitar el incremento progresivo previsto para los próximos diez años. He de comentar, y es una de nuestras enmiendas, que los cánones ya están por debajo de los costes de explotación de las líneas ferroviarias. Una bajada de estos se podría interpretar, como he dicho al principio de mi intervención, como una subvención encubierta y, en consecuencia, entrar en competencia desleal con otros medios de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 4

transporte. Hablan también de fomentar la intermodalidad, con especial relevancia para el transporte por carretera; estamos totalmente de acuerdo, siempre que no se tire el dinero con centros intermodales fantasma, como ha pasado en ocasiones anteriores. Asimismo, promover la innovación tecnológica y la aplicación de tecnologías; totalmente de acuerdo. En ese punto dispositivo estamos a favor. Hablan de implementar medidas destinadas a reducir la diferencia del ancho de vía, y hemos propuesto un texto alternativo, que es estudiar la implantación de medidas que faciliten el tráfico internacional de mercancías por ferrocarril, sin que estas medidas supongan un perjuicio para el tráfico nacional y con esto cubrimos todas las soluciones posibles, tanto de ancho como también de material móvil bitensión.

En su punto ocho hablan de automatizar ciertas actividades; estamos de acuerdo. Y hemos propuesto un texto alternativo para su parte dispositiva en el punto nueve, que habla de evitar los recortes en las inversiones de proyectos previstos como el corredor del Mediterráneo.

Siempre hemos defendido, desde mi grupo parlamentario, que las inversiones se deban realizar con criterios socioeconómicos concretos, de forma que se obtenga la máxima eficiencia para el desarrollo del país. La situación económica actual va a obligar a replantearse los criterios anteriores y redestinar las inversiones hacia sectores que impulsen eficientemente la economía. Es necesario, por tanto, evitar apriorismos de la necesidad de tal o cual corredor y enmarcar todas las necesidades de inversión en las necesidades económicas actuales, y para ello insistimos en que es necesario la evaluación y la planificación de las infraestructuras, como siempre viene demandando mi grupo parlamentario, y era un poco lo que habíamos echado en falta en esta iniciativa del Grupo Parlamentario VOX.

Hablaré con ellos para ver si nos aceptan las enmiendas.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

La señora Muñoz ha intervenido como grupo enmendante. Otra de las enmiendas presentadas ha sido por parte del Grupo Popular.

Tiene la palabra doña Paloma Gázquez. Tiene usted la palabra.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Buenas tardes, presidente.

El problema de base de toda esta proposición no de ley es que el Ministerio de Transportes no tiene un proyecto para el sistema ferroviario español, tanto para mercancías como para el de viajeros. Es cierto que es complicado tenerlo con un ministro como el señor Ábalos, que actúa más de enlace político que de ministro y, además, ni sabe ni le interesa prácticamente ningún tema relacionado con obras públicas y menos las ferroviarias. El Partido Popular sí tiene un plan estratégico para nuestro sistema ferroviario porque es absolutamente consciente de que el ferrocarril constituye una pieza fundamental dentro del sistema de transporte. Es un sistema eficiente, ágil, versátil, seguro, cómodo y sostenible. Todo ello por unas bases muy sencillas que al señor Ábalos le llevaría un par de tardes aprender, como al señor Zapatero la economía, si tuviera un poquillo de interés.

Las bases son sencillas, el desarrollo, lógicamente, es más complejo. Pero esas bases sencillas son las que nos permiten comprender que es imprescindible invertir en el sistema ferroviario. Ello viene de un tema muy simple, como que el rozamiento entre el acero y el acero es un 0,3 por mil, lo cual requiere mucha menos energía que cualquier otro sistema para su utilización; muy inferior al del neumático de un camión sobre el asfalto y la capacidad de transporte, lógicamente, es mayor. Por eso, por esa menor necesidad energética, además de ser un sistema carente de emisiones, es el transporte que utilizan los materiales pesados, como el siderúrgico a granel. Ese bajo coste energético lleva a que las mercancías puedan venderse más baratas, porque la variable de transporte lleva a reducir el coste del producto. Con ello, más personas pueden comprar el producto, hay más demanda, más producción, más empleo y más prosperidad. Así de sencillo. Eso requiere la inversión. Es un bucle como la bajada de impuestos; un bucle que tampoco llega a entender el Gobierno socialista-comunista.

No tengo tiempo de extenderme más, pero la política ferroviaria de la Unión Europea es clara en sus medidas sobre el transporte ferroviario. España, como es sabido, está a la cola del transporte de mercancías en este medio, especialmente el internacional; depende de las fuentes, los porcentajes bajan de un diez, incluso de un cinco.

La proposición no de ley del Grupo Parlamentario VOX tiene buena intención realmente, José María, y la apoyaremos, como ya me has dicho, porque, además, aceptáis las enmiendas, pero ciertamente demuestra serias carencias técnicas y estructurales sobre el transporte ferroviario. No es el propósito de este Grupo Parlamentario Popular, por supuesto, enmendar tanto una proposición no de ley que resulte

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 5

de mayor calado y profundidad que la propia proposición, por ello solo hemos añadido dos temas que, por ser tan evidentes, no podían quedar fuera. Por un lado, y en cualquier documento sobre transporte de mercancías, es imprescindible reflejar la interconexión, especialmente entre los nodos ferroviarios y marítimos. Nuestra red ferroviaria de mercancías debe estar conectada con los puertos mediante nodos eficientes que permitan una salida del producto rápida y continua, y nuestros puertos adolecen de estas infraestructuras. Por otro lado, resulta especialmente grave citar el corredor mediterráneo en un papel y olvidarse de los necesarios, y reclamados por los diferentes territorios, corredores atlántico y central. Son necesarios porque vertebran el territorio y permiten las exportaciones desde esas zonas, permiten poner la mercancía exterior de manera competitiva. Ambos corredores, especialmente el central, resulta fundamental para evitar la despoblación de nuestro territorio en la España interior y resulta clave para luchar contra el reto demográfico. Dejarlos excluidos, como dirían en las escuelas en las que estudié, es un error de concepto que casi supone un cero en el examen.

Asturias, como muy bien has dicho, José María, tiene además un déficit en el tema ferroviario importante. Es cierto que nuestra orografía llevó a hacer una vía estrecha y lógicamente tiene sus necesidades, pero las cercanías en viajeros, abandonadas, y, por supuesto, el tráfico de mercancías, absolutamente infrutilizado.

Por último —y por ir acabando ya—, confiemos en que, entre los proyectos de los fondos de recuperación y resiliencia que se aprobarán y gestionará ese chiringuito gubernamental, se encuentren los tan ansiados tres corredores peninsulares y la mejora en general de todo el sistema ferroviario: viajeros y mercancías. Chiringuito, por cierto, aprobado por el proponente de esta proposición no de ley, por el Grupo VOX y que nos tememos que, como todos los chiringuitos, no sirva para traer riqueza a España y solo para alimentar clientelismos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Martínez Oblanca. Tiene usted la palabra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señoras y señores diputados.

Le agradezco al diputado de Nueva Canarias, el señor Quevedo Iturbe, portavoz del Grupo Mixto en esta Comisión que me haya cedido el turno para intervenir en este punto que es de singular importancia para España, pero muy especialmente para Asturias. Me alegro mucho de ser el tercer asturiano que interviene en esta Comisión esta mañana, después del señor Figaredo y de la señora Gázquez, porque demuestra que, efectivamente, este es un asunto clave para nuestra tierra.

Se refiere la proposición no de ley del Grupo VOX a la toma de medidas para fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril. Yo también quiero subrayar la necesidad y la prioridad de acometer una política ferroviaria de transporte de mercancías que no deje a España en la hemiplejía, en la desigualdad de trato, en el ancho ibérico para unos españoles y el ancho internacional para otros, en la España de las infraestructuras ferroviarias de primera división y las de segunda.

Habla la proposición no de ley de fomentar los sistemas de intermodalidad con especial relevancia para el transporte por carretera. Yo añadiría que proporcionando buenos y modernos enlaces ferroviarios con los puertos de interés general del Estado, caso de los asturianos de El Musel y de Avilés, sistemáticamente relegados en materia ferroviaria y también viaria. Baste recordar que El Musel redujo a la mitad el peso de las mercancías movidas por ferrocarril en un lustro. En 2015 lideraba los puertos españoles que empleaban este modo de transporte. Ahora es el cuarto.

Propone también la iniciativa evitar los recortes en las inversiones de los proyectos previstos para eludir desvíos innecesarios en el traslado de las mercancías. Señorías, en los Presupuestos Generales del Estado para 2021, el Gobierno y sus socios han dado prioridad a la inversión del corredor mediterráneo en relación con otros corredores y singularmente con el corredor atlántico-noroeste. El eje de Levante tiene consignados 2000 millones de euros frente a los casi 1200 para el eje atlántico, lo que relega su ejecución y retrasará la puesta en servicio de este corredor ferroviario transeuropeo que es tan prioritario como el que más.

En todo caso, considero que se debe apoyar esta proposición no de ley porque las medidas que plantea van en la línea de que España se dote de un transporte ferroviario de mercancías moderno y competitivo, algo que en el Gobierno no se está aplicando.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 6

Por último, el Grupo Popular acierta de pleno añadiendo con sus enmiendas una llamada al Gobierno para mejorar las condiciones aeroportuarias y otra para que el Gobierno no se olvide de los corredores ferroviarios atlántico y central. También la enmienda de Ciudadanos aporta y a ver si es posible construir una proposición transaccional que permita la aprobación por la mayoría de esta Cámara.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario EH Bildu, tiene la palabra don Iñaki Ruiz de Pinedo Undiano. **(Denegación)**. No va a intervenir.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, no veo al señor Barandiaran.

Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, el señor López de Uralde Garmendia. Tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días.

En primer lugar, quiero compartir con el proponente que, efectivamente, el cambio climático es un problema de gran magnitud que preocupa no solamente a algunos grupos parlamentarios, sino al conjunto de la humanidad porque realmente los impactos son claramente visibles y cada vez más agudos. En ese sentido, efectivamente, la lucha contra las emisiones y especialmente contra el aumento de emisiones en algunos sectores debe ser, sin lugar a dudas, una prioridad.

Según los datos de 2018, precisamente es el sector del transporte en España el que supone un 25 % de nuestras emisiones y, además, el que más crece, lo cual nos indica que, sin lugar a dudas, es el transporte uno de los sectores en los que más hay que actuar para luchar contra el cambio climático. En este sentido, sin lugar a dudas, hay que abordar el tema de la movilidad y, en concreto, el transporte de mercancías. Nuestro país, dentro del marco de la Unión Europea, es uno de los países con menor porcentaje de transporte de mercancías por ferrocarril, apenas llega al 4 % de las mercancías que se transportan en España, lo cual nos deja muy alejados de la media europea, que está en torno al 18 %.

En este sentido, y haciendo mención a lo que indicaba la portavoz del Partido Popular, lo cierto es que durante los Gobiernos del Partido Popular este porcentaje no solo no era mayor, sino que era mayor la cantidad de mercancías que se transportaban por ferrocarril. En 2011 hablábamos de 8018 millones de toneladas por kilómetro, mientras que en 2019 estamos hablando de 6204. Es decir, que la tendencia no ha sido a que se transporte más mercancía por ferrocarril, sino que la tendencia durante los Gobiernos del Partido Popular fue a que se redujera la cantidad de mercancías que se transportaban por ferrocarril. Es lógico, teniendo en cuenta que las políticas que se han realizado en nuestro país, fundamentalmente en materia de ferrocarril, sobre todo en los últimos años, han ido destinadas a construcción de líneas de alta velocidad, dejando cualquier otro factor de inversión en ferrocarril prácticamente abandonado y marginal.

En ese sentido, nosotros confiamos en que las iniciativas del Gobierno, tanto a través de la ley de cambio climático como la ley de movilidad sostenible que ya está inmersa en un proceso de participación, sean elementos novedosos, sean elementos que impulsen realmente ese cambio en los modos de transporte y que realmente ese objetivo, siempre dicho, pero nunca puesto en marcha, de aumentar el porcentaje de mercancías que se transportan por ferrocarril se convierta finalmente en una realidad en España y podamos empezar a acercarnos a los porcentajes de transporte de mercancías que se dan, por ejemplo, en la Unión Europea.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Arribas Maroto, por el Grupo Socialista. Tiene usted ahora la palabra.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Señorías de VOX, me alegra escuchar, por su parte, que tenemos que solicitar a Europa la cofinanciación de proyectos de mejora de las infraestructuras ferroviarias, pero les comento que no solo está solicitado, sino que venimos trabajando de forma coordinada y constante con Europa para conseguir las inversiones necesarias para el transporte ferroviario de nuestro país.

Desde el Partido Socialista entendemos el papel del ferrocarril como un elemento vertebrador, sostenible, inteligente, clave para la cohesión socioeconómica y la conectividad territorial tanto para personas como para mercancías. Por eso, una vez más, llegan ustedes tarde, y les adelanto que vamos a votar en contra de su iniciativa. Ustedes proponen la eliminación de cualquier tipo de sobrerregulación,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 7

y los socialistas estamos a favor de la regulación como acción para prevenir que se tomen decisiones que puedan perjudicar a los ciudadanos. Cuando no hay regulación y se dejan sectores esenciales al libre albedrío, pierden los ciudadanos y gana el mercado, y los socialistas eso no lo vamos a permitir. No obstante, señoría, quiero recordarle que la mayor normativa sectorial proviene de la Unión Europea.

Ustedes también hablan de reducir los cánones a la vez que piden inversiones. ¿Me pueden explicar ustedes cómo se van a financiar? Una de las fuentes de financiación de ADIF son los cánones y no creemos que la solución pase por reducir los cánones, sino por encontrar un equilibrio. Tengan en cuenta que, si los cánones bajan, no se podrán mantener las infraestructuras, pero tampoco podremos dotarnos de nuevas. Si los cánones suben, el transporte de mercancías no será competitivo y, como consecuencia, nuestras empresas no serán competitivas ni en Europa ni en el mundo. El reto está en encontrar el equilibrio y en eso está trabajando este ministerio.

Leí con atención su iniciativa y ustedes dicen que el sector ferroviario ha sido olvidado. Qué me van a contar a mí, que Ávila, mi provincia, se quedó fuera de la alta velocidad y fuera del nudo neurálgico de mercancías que iba a instalarse en Arévalo, y todo ello gracias al Partido Popular que tiene el cuajo de venir a hablar de chiringuitos, con la que tienen ustedes montada. De verdad. Para ustedes solo existía el corredor mediterráneo, mientras que para nosotros existían todos los corredores.

Termino, presidente. Termino dirigiéndome al Partido Popular. No se bajen del tren de la democracia, no se bajen del tren de la Unión Europea, no se bajen de los fondos de la Unión Europea, son fundamentales para el ferrocarril. De aquí a la irrelevancia tan solo quedan dos paradas.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Antes de pasar al siguiente punto, quiero pedirle, por favor, al señor Figaredo que, ante las dos enmiendas presentadas, cuando usted pueda, nos comunique si se va a transaccionar, si se van a admitir o no para que podamos someterlo a votación después. Tenemos tiempo. No lo vamos a votar ahora, pero para que tengamos claro qué es lo que vamos a votar después.

### — RELATIVA A IMPULSAR LA APLICACIÓN, EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y EN LAS LÍNEAS AÉREAS QUE OPERAN EN TERRITORIO ESPAÑOL, DEL PROTOCOLO DE SEGURIDAD ELABORADO POR EASA Y ECDC PARA PROTEGER DEL CONTAGIO POR COVID-19 A LOS USUARIOS Y A LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE AÉREO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001070).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 2 del orden del día: Proposición no de ley relativa a impulsar la aplicación en los aeropuertos españoles y en las líneas aéreas que operan en el territorio español del protocolo de seguridad elaborado por EASA y ECDC para proteger del contagio por COVID a los usuarios y a los trabajadores del transporte aéreo.

Señor Ramos Esteban, tiene la palabra.

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

A lo largo de este último año, desde que empezó la pandemia, hemos visto que Ayuso ha cogido Barajas como comodín del público para esconder su mala gestión. Lo hizo con la nevada de Filomena —mientras Madrid estuvo durante más de una semana bloqueada y llena de basuras, ella intentaba poner el foco en Barajas—, lo ha hecho también durante la pandemia, intentando desviar el foco permanentemente hacia el aeropuerto de Barajas para que nadie se fijara en su gestión, en su nefasta gestión, y, viendo la actitud del Partido Popular, no descarto que incluso Pablo Casado eche la culpa de su fracaso electoral en Cataluña —y digo su fracaso electoral en Cataluña, igual que se apuntó el éxito de Galicia— a Filomena o incluso al aeropuerto de Barajas. Por eso creemos que la estrategia que ha seguido hasta ahora el Partido Popular es una estrategia equivocada. Se ha demostrado que se equivocó cuando se llevó a la señora Díaz Ayuso a Cataluña a hablar de la buena gestión que hacía en Madrid el Partido Popular. Viendo el resultado en Cataluña, creo que tienen claro que no la van a volver a sacar de paseo, porque ello perjudica no solo a los madrileños, sino también al Partido Popular y a sus posibilidades electorales.

Cuando se habla de gestión, sobre todo en lo que tiene que ver con la pandemia, hay que intentar hacer menos demagogia y más política, que es lo que no ha hecho el Partido Popular. Reconozco que, como español, me sonroja escuchar declaraciones de la dirigente madrileña, cuando en Cataluña habla de la —según ella— nefasta gestión... (**Rumores**). Pediría al Partido Popular que se tranquilizase.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 8

El señor **PRESIDENTE**: Ruego que, cuando interviene alguien, le permitan intervenir para que los demás podamos escucharle. Lo digo por él y lo digo por el resto, porque, si no, no nos vamos a poder entender.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Es curioso que el Partido Popular se escandalice cuando en esta Comisión habla de lo que le da la gana, de chiringuitos y de todo, y el resto no podemos. La piel tan fina que tiene el Partido Popular —después de tener que escuchar sus declaraciones— creo que está fuera de lugar. Tienen que asumir que el resto también tenemos que dar nuestra opinión.

Como decía, sonroja a cualquier español escuchar a Díaz Ayuso en Cataluña hablar de su buena gestión, porque si uno compara los datos de Cataluña, con las medidas que se han tomado, comprueba que en Cataluña han muerto 9500 personas de 7,5 millones de habitantes, mientras que en Madrid han sido 12500 personas hace unos meses con 6,7 millones de habitantes, es decir, 4000 personas más han muerto en Madrid por la nefasta gestión que ha hecho la señora Díaz Ayuso. Y lo curioso es que eso es lo que explica por qué la presidenta de la Comunidad de Madrid ha estado permanentemente poniendo el foco en Barajas, porque intentaba desviar el tiro de la nefasta gestión que ha estado haciendo en Madrid, que es donde tenía que estar centrada.

Este Gobierno y este Grupo Socialista piden lo que es razonable para un Gobierno socialista, para un Gobierno europeísta, que es seguir las recomendaciones que hacen la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea y el Centro Europeo de Prevención y Control de enfermedades. Por eso traemos esta iniciativa aquí, para pedir que el Gobierno de España exija —como así lo ha hecho a partir de los reales decretos que se han ido aprobando— al gestor aeroportuario AENA que aplique todas las medidas que se están aplicando en Europa, todas y cada una de las medidas que se están aplicando en Europa. Creo que ha llegado el momento de intentar quitar el foco de los elementos que no preocupan a los ciudadanos; tenemos que quitar el foco de aquellas cosas que nos están distraendo de gestionar la pandemia como tiene que ser gestionada, pensando en los españoles, pensando en minimizar las víctimas, pensando en minimizar los efectos de la pandemia. Por eso hoy traemos esta iniciativa, que sabemos —lo dirá el Partido Popular— que ya se está aplicando, porque se ha aprobado en reales decretos. Nosotros instamos a que se siga aplicando, porque si algo nos ha demostrado esta pandemia es que hay que ser ágil, que hay que adaptar las estrategias y que hay que seguir las recomendaciones que hacen los organismos europeos. Eso es lo que pedimos en esta iniciativa.

Termino con una reflexión. El Partido Popular tiene que entender que en el Congreso de los Diputados todos los diputados tenemos el derecho a decir nuestra opinión, aunque a ellos no les guste, porque para eso nos han elegido los ciudadanos. Esa es la grandeza de la democracia, no simplemente que ellos digan y los demás acaten. Por suerte este país tiene desde hace años una democracia a pesar del Partido Popular (**una señora diputada: A pesar de Podemos**) y a pesar de la filosofía que han querido aplicar durante mucho tiempo. (**Rumores**). Tranquilícense, porque, como digo, todos podemos dar nuestra opinión —y lo seguiremos haciendo— sobre los temas que consideremos oportunos y en lo que consideremos oportuno, porque somos igual de diputados que el resto de los que forman parte de esta Cámara. Señores del Partido Popular, tranquilícense, acepten las reglas democráticas, escuchen a los demás y respeten las opiniones aunque no las compartan.

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos.

A continuación, vamos a escuchar al señor Lorite Lorite, que va a defender las enmiendas a la proposición no de ley presentadas por el Grupo Popular. Tiene la palabra.

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

Creo que ante la intervención del Grupo Parlamentario Socialista habría que explicar de qué va la iniciativa, porque ha hablado mucho de la Comunidad de Madrid, ha insultado a Isabel Díaz Ayuso —algo a lo que acostumbra; también el ministro Ábalos nos tienen acostumbrados a esto—, pero lo que hoy nos traen es una iniciativa que no tiene sentido ninguno y que no aporta absolutamente nada, porque lo que hace es recoger lo que establece el articulado del Real Decreto-ley 26/2020 en materia de seguridad sanitaria en el transporte aéreo. Lo que viene a decir es que se asuman las recomendaciones de la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea y del Centro Europeo de Prevención y Control de Enfermedades, que —para que todo el mundo lo sepa— son tres básicamente: el control de temperatura, la declaración jurada de no estar contagiado por parte del viajero y algo tan poco riguroso desde el punto



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 9

de vista sanitario como el control visual. Sin embargo, el Gobierno de España ha estado perdiendo el tiempo durante la pandemia. Después del confinamiento, cuando se abrió el espacio aéreo, el Gobierno de España no fue diligente y no atendió a lo que —por cierto, lealmente— le planteó la presidenta de la Comunidad de Madrid: la exigencia de test PCR negativos en origen. Tardaron seis meses y hasta diciembre no adoptaron dicha medida. Eso sí, el señor Ábalos se plantó nuevamente en Barajas para hacer lo que se le da de maravilla, que es confrontar e insultar a la presidenta de la Comunidad de Madrid, que libre y lealmente le había dicho lo que opinaba, que era lo que estaban haciendo el resto de países de la Unión Europea con esa exigencia de test PCR negativos en origen. Por tanto, el Gobierno actuó tarde y mal. También demostró tener poca diligencia para atacar la expansión del virus con la aparición de la nueva cepa, la británica. Cuando más de una docena de países europeos habían cerrado el espacio aéreo, el Gobierno español aún no lo había hecho. Por eso hemos presentado una enmienda en la que se establezca un protocolo de actuación para las nuevas cepas, que, como todos ustedes saben, son mucho más contagiosas.

Por último, quiero referirme a una cuestión que plantea el Real Decreto 21/2020, que es cómo piensa el Gobierno afrontar el coste económico para evitar la propagación del virus en los recintos aeroportuarios. El Real Decreto-ley 21/2020 dice claramente que los costes en los que incurra AENA de índole sanitario los podrá repercutir en el marco del DORA, es decir, en el marco del Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 e incluso en los siguientes DORA. En definitiva, lo que se trasluce de esta normativa es sin duda alguna una subida de las tarifas aeroportuarias a las compañías aéreas y que sean estas las que asuman el coste de evitar la expansión de la pandemia.

Por tanto, porque —como decía al principio— no aporta nada y porque ya hemos visto para lo que el Grupo Socialista quería traernos esta iniciativa a día de hoy —simple y llanamente para hacer lo que hace siempre, que es confrontar e insultar a la presidenta de la Comunidad de Madrid—, nosotros hemos querido ser más constructivos y aportar una enmienda en la que sí que se aborden en un sentido global todas las medidas necesarias para controlar el virus en el transporte aeroportuario.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Ramos, ¿se va a aceptar la enmienda? ¿Se va a transaccionar? No hay otra, solamente está esta.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: No la vamos a aceptar porque hay partes que ya aparecen...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ramos, no quiero que entren...

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Pero, yo...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ramos, tengo yo la palabra. Solo a los efectos de si se va a aceptar o no se va a aceptar.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a explicar por qué no aceptamos la enmienda. (**Varios señores diputados: No, no, no**).

El señor **PRESIDENTE**: Simplemente, no se acepta.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Pero si es un segundo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ramos, si no todo el mundo lo va a hacer.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: No, porque no son los proponentes. No la aceptamos porque ya están las restricciones puestas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, la señora Muñoz Vidal.

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

La verdad es que yo me siento un poco abochornada de que ustedes empleen este valioso tiempo que tenemos todos los diputados para salirse de las cuestiones que se debaten. También me parece ridícula esta iniciativa, porque propone recomendaciones que ya se están llevando a cabo y si se están llevando

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 10

a la práctica es porque vienen establecidas en el Real Decreto-ley 26/2020. Parece que no tenemos cosas más importantes sobre las que trabajar y debatir en este Parlamento como para aprovechar estos momentos para atacarnos unos a otros en vez de trabajar contra un enemigo común.

Dicho esto en lo relativo al discurso, adelanto al portavoz del Grupo Socialista que votaremos a favor de esta iniciativa. No hemos presentado enmiendas, porque, como ya he dicho, esto ya se está poniendo en práctica, pero sí le quiero decir al portavoz del Grupo Socialista que su Gobierno, el Gobierno de España y del Partido Socialista, debería haber sido más cauto y debería haber evitado esos vaivenes de la política aeroportuaria y de los controles de acceso a los aeropuertos que tanto nos han costado en vidas humanas, en enfermedades y en expansión de distintas variantes, de distintas cepas en nuestro territorio. Se puede hablar, y creo que es preciso hacerlo aquí, del control inexistente de pruebas PCR que hubo durante semanas —durante la aceleración de la tercera ola— de los viajeros que llegaban a España. Esta es una crítica que hay que hacerle al portavoz del Grupo Socialista y a su Gobierno. Nuestro grupo parlamentario viene proponiendo y exigiendo desde abril medidas para prevenir la importación y exportación del virus a través de los aeropuertos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Mayoral Perales, por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra.

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

Nuestro grupo votará a favor de la proposición no de ley.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Vega Arias tiene la palabra.

El señor **VEGA ARIAS**: Buenos días, presidente.

Señorías, en esta ocasión el Grupo Socialista nos presenta una PNL para instar al Gobierno a tomar las medidas que sean necesarias para aplicar las directrices operativas de la EASA y de la ECDC, que en esta ocasión trabajan conjuntamente.

Les voy a decir, señorías, qué es lo que se hace por parte del Partido Socialista Obrero Español con las directrices y medidas que a nivel internacional se emiten. Como sabemos, el Reglamento Sanitario Internacional forma parte del ordenamiento jurídico español. Como saben, el 22 y el 23 de enero se reunió el Comité de Emergencias de la OMS, que emitió unas directrices que no se han aplicado en España. El día 30 de enero se declaró la ESPI, la emergencia sanitaria internacional. Desde ese momento se deberían haber cerrado todas las fronteras y se debería haber permitido la entrada únicamente por los puntos habilitados, que son los puertos y los aeropuertos, puntos que, por Consejo de Ministros del día 7 de julio de 2014, se declararon ante la OMS como puntos de entrada con capacidad para recibir en una situación de emergencia. No se ha hecho nada. El Partido Socialista Obrero Español lo sabía, ustedes lo sabían, pero no han aplicado las directrices.

En esta ocasión nos presentan una iniciativa instando al Gobierno a aplicar las directrices operativas de la EASA y de la ECDC. Miren ustedes, esas directrices son de obligado cumplimiento. Ya tenemos cinco resoluciones y un real decreto. Ya son de obligado cumplimiento. Les voy a decir cuáles son las que no cumplen, que es lo que ustedes deberían hacer. Lo que ustedes deberían hacer es despedir a esos 1200 asesores que tienen, porque están presentando un PNL que realmente está instando al Gobierno a que cumpla la legislación.

Nosotros hemos presentado varias iniciativas en relación con esto que ustedes no han contestado. Les voy a decir alguna. Por ejemplo, ustedes van al aeropuerto y, a la entrada, no se toman temperaturas. Si ustedes cogen el túnel para el embarque en el avión, verán que la gente se acumula. Tiene que haber unas rayas indicando la distancia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vega, para fijar posición hay dos minutos y medio. Se lo digo para que vaya terminando porque ya lleva casi uno más.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 11

El señor **VEGA ARIAS**: Ya voy acabando, sí.

¿Por qué no se aplican estas directrices a los teatros y a los cines? ¿No tienen ventilación? ¿Por qué se puede ir en los aviones y no se puede entrar en los teatros o en los cines? Nosotros votaremos a favor, porque ustedes están instando al Gobierno a cumplir las directrices, pero esto es obligatorio.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vega, por favor, le ruego que concluya.

El señor **VEGA ARIAS**: Muy bien. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

### — RELATIVA A LA CREACIÓN DE UN PLAN DE FOMENTO Y APOYO AL TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/001396).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero, relativo a la creación del plan de fomento y apoyo al transporte discrecional de viajeros, presentado por el Grupo Parlamentario VOX. Doña Cristina Alicia Esteban Calonje, tiene usted la palabra.

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

Señorías, uno de los sectores más golpeados por la crisis del COVID ha sido el de servicios, entre los que se encuentra el transporte. El desastre del sector turístico, unido a la desconfianza de los viajeros y a la falta de coordinación del Gobierno central con las comunidades autónomas está abocando al sector a la ruina. De los 3,8 millones de desempleados al cierre de agosto, 2,6 millones pertenecían al sector servicios; más del 70 % de los parados son del sector. El transporte público descendió un 47 % respecto a 2019; el transporte discrecional, que es el que nos ocupa, un 87,7 %, y el especial, un 37,3 %, y dentro del especial, el transporte escolar cayó un 87 % y el laboral un 31 %. Este es el nivel de catástrofe al que se enfrenta el sector del transporte discrecional.

La nefasta coordinación del Gobierno y las comunidades autónomas en la apertura de colegios está poniendo en riesgo lo que podría ser un balón de oxígeno para este sector. Las asociaciones y empresarios del sector del transporte discrecional, compuesto en su mayoría por pequeñas y medianas empresas, llevan meses avisando de lo perentorio de su situación. Se ven abocados a la ruina. Es una situación insostenible. De seguir así, cifran la pérdida de empleo entre el 70 y el 80 % de los 50 000 puestos de trabajo que genera, además de la multiplicación de concursos de acreedores. La regulación actual de los ERTE, descrita en el real decreto-ley 30/2020, amplía la prórroga de la medida hasta el 31 de marzo de 2021, sin embargo, no es suficiente. Para tratar de mantener a flote el sector se precisaría una cobertura del año completo, así como la exoneración total de los seguros sociales para todo tipo de empresas de transporte discrecional. Es necesario el aplazamiento de los pagos de impuestos a nivel nacional como el IVA —esto ya se ha hecho en Bélgica o en Portugal—, el impuesto sobre sociedades, el aplazamiento de tributos gestionados por ayuntamientos, como el IBI, el IAE, impuestos de tracción mecánica, y la posibilidad de ampliar los créditos ICO. En el caso de los créditos ICO ya concedidos a las pymes, es necesaria una ampliación de plazos y de periodos de carencia. Aquí el problema reside en la negativa práctica de las entidades bancarias de asumir la solicitud de los empresarios que lo solicitan frente a una reforma legal de dicha medida. Y es que a cero ingresos, cero impuestos, señorías. Están en la UCI. O se les da un balón de oxígeno o no van a remontar. Precisan moratorias, con la aceptación de que en 2021 no van a recuperar la actividad; no tienen capacidad de ingresar, pero sí un gran número de operaciones de *leasing* y *renting* de la adquisición de su flota previa a la pandemia. La gran mayoría de empresas del sector de transporte discrecional son pequeñas y medianas empresas, alrededor de 3000, y el 80 % son empresas familiares, muchas de ellas con una larga tradición, que de no tomarse medidas urgentes verán como los ERTE se convierten en ERE. Irán a la quiebra o a concurso de acreedores.

El sector acusa los grandes problemas de desconfianza de los viajeros en general en los transportes públicos debido al miedo inculcado en los usuarios por la falta de previsión e información por parte del Gobierno y las diferentes administraciones. El sector ha estado reclamando el diseño de campañas de comunicación para transmitir la seguridad en el uso del transporte discrecional de viajeros y, de esta manera, generar confianza en el usuario. A falta de la creación de una campaña de comunicación emanada del Mitma, comprometida pero incumplida por el Gobierno de España, la que se ha llevado a cabo en favor del transporte discrecional ha sido realizada de manera exclusiva y única por la organización

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 12

empresarial Anetra, miembro del Comité Nacional de Transporte por Carretera, que representa a este subsector en España.

El sector del transporte discrecional agoniza; son 50 000 las familias que viven del sector. Es urgente auxiliarles para salvar sus puestos de trabajo y el servicio que suponen para la movilidad del país. Sin ingresos no pueden hacer frente al pago de tributos, sean nacionales o locales. Necesitan ayudas en las campañas de comunicación para transmitir la seguridad del uso del transporte discrecional de viajeros y generar confianza entre los usuarios. El sector ha hecho los deberes y ha invertido y adaptado sus flotas a los requisitos sanitarios. Necesitan liquidez, ampliando las líneas de crédito ICO; necesitan acuerdos con comunidades autónomas y ayuntamientos para flexibilizar el pago de los impuestos locales, planes para el mantenimiento de empleo y medidas para fomentar la contratación indefinida, y necesitan el establecimiento de un sistema de formación eficaz o un protocolo de actuación para todos los agentes intervinientes en el sector del transporte discrecional y de viajeros enfocado a la seguridad y aplicación de protocolos sanitarios a fin de evitar contagios.

Muchas gracias, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

La señora **MUÑOZ VIDAL**: ¿Cuánto tiempo tengo, presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Cuatro minutos. Recuerden ustedes: seis minutos el que propone, cuatro el que enmienda y dos y medio el que fija posición.

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

Desde que se restringió la movilidad al máximo, el pasado 14 de marzo —hará pronto un año—, está claro que uno de los sectores más afectados por la crisis del coronavirus ha sido el del transporte, en especial el del transporte discrecional. Por ejemplo, la orden de 23 de marzo de 2020 del Ministerio de Transportes redujo la oferta de operadores ferroviarios, marítimos y aéreos de transporte al 70 %, pero los datos de la demanda de usuarios y viajeros muestran que la caída va mucho más allá de las restricciones que se establecen a golpe de decreto. Al principio de la pandemia, los sectores del transporte urbano e interurbano tenían caídas de demanda de hasta el 90 %. Por poner en perspectiva la magnitud, en la crisis de 2008 la demanda del servicio de transporte de viajeros cayó un 11 %. Por tanto, la caída del transporte discrecional ha sido y está siendo dramática, como ha dicho la portavoz proponente. Es de las más acusadas entre los diversos sectores de actividad económica, junto con todos aquellos que se debaten entre la apertura y el cierre en función ahora de cada comunidad autónoma. Es un sector, que, si se para, tiene una serie de costes fijos vinculados al tiempo, como la amortización, la financiación de vehículos y el mantenimiento del personal, a los que tienen que hacer frente, en torno al 65 % de las empresas de autobuses por carretera y el 35 % de las marítimas y aéreas. La condición de empresa pública de Renfe coloca al transporte ferroviario en un plano diferente para este contexto de costes, por lo que salen más perjudicadas las empresas de transporte discrecional, en este caso los autobuses.

Dicho esto, es verdad que esta pandemia nos está trayendo cambios positivos en materia de hábitos de movilidad y reorganización en la forma de trabajar de las empresas y la Administración, cambios muy importantes para afrontar los problemas medioambientales y de congestión que sufrían varias zonas de nuestro país. El posicionamiento de mi grupo parlamentario respecto a esta iniciativa del Grupo Parlamentario VOX es que las ayudas que ha ido dando el Gobierno a los sectores de la sociedad española no han sido suficientes en general, pero además no han tenido en cuenta las especificaciones de cada sector, en este caso del sector del transporte discrecional, tal y como refleja la exposición de motivos de esta iniciativa. Estamos muy de acuerdo con los tres primeros puntos propositivos de esta proposición no de ley como medidas rápidas de choque para la dramática situación actual que vive el sector, que necesita políticas que flexibilicen la precaria situación que está viviendo, así como ayudas directas.

Respecto al cuarto punto de esta iniciativa, en el que se enuncia la promoción de acuerdos entre comunidades autónomas y ayuntamientos, desde mi grupo parlamentario, desde Ciudadanos, queremos dejar clara la necesidad de explorar el transporte discrecional mancomunado entre municipios que lo financien con una política más eficiente, en el sentido de darle la ciudadanía la opción del transporte intermunicipal, que tendría que estar regulado por ese plan de fomento y apoyo al transporte discrecional de viajeros al que alude esta iniciativa del Grupo Parlamentario VOX.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 13

También estamos de acuerdo con los puntos propositivos 5, 6 y 7 de esta iniciativa, que van en la línea de la defensa de los autónomos y de las pymes de este sector, del que viven muchísimas familias, así como de impulsar la contratación indefinida, tal y como estamos haciendo en las comunidades autónomas en las que Ciudadanos cogobierna.

Respecto al octavo y último punto, discrepamos con el proponente en el sentido de que entendemos que el sector posiblemente no va volver nunca a los niveles pre-COVID, debido al cambio de hábitos y de movilidad que, como comentaba al principio, nos ha traído esta pandemia. Por eso habíamos propuesto una enmienda al proponente.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Popular, señor Delgado Arce, tiene usted la palabra.

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

Esta terrible pandemia que estamos viviendo se lleva por delante vidas, deja personas muy mermadas y está acabando con la economía de muchos sectores en España, en Europa y en el mundo. Hoy hablamos del transporte discrecional de viajeros, que realmente está muy muy afectado. Pensemos, señorías, que a apenas tienen capacidad de ingresar porque apenas hay servicios de los que habitualmente prestaban. En España, el turismo y la movilidad por estas finalidades ha desaparecido. Se han suprimido las grandes fiestas de nuestro país: las Fallas, la Feria de Abril, las procesiones de Semana Santa. Hoy mismo estamos en pleno martes de Carnaval, y esas fiestas tan importantes en algunos sitios, como en mi tierra, en Galicia, tampoco se celebran. No se celebran las fiestas patronales y tampoco hay acontecimientos deportivos que obliguen a llevar a personas a esos escenarios, no hay turismo de cruceros, no hay excursiones de la tercera edad ni de asociaciones. ¿Y qué pasa con esos autobuses? Que están simplemente estacionados en unas campas, en unos garajes, pendientes de que la pandemia pase. Desgraciadamente, en marzo se va a cumplir, como se decía, un año desde que comenzaran estas restricciones y todo indica que este año 2021 —ojalá salvemos algo— no va a ser un buen año.

Hay una serie de problemas muy agudos —se han expuesto aquí— para este sector del transporte discrecional y con la enmienda que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado, lo que queremos, señora Esteban, es intentar añadir alguna cosa más concreta. No vamos a objetar nada de lo que ustedes han planteado y les pedimos que consideren estas propuestas. Las hemos hablado con el sector y créame que hoy les preocupan, y lo digo rápidamente, estos cinco puntos. Primero, establecer el límite de la vida útil de los vehículos dedicados a la prestación del servicio escolar. Como ustedes saben, hoy tienen una vida útil de dieciséis años, pero si tú tienes un autobús inmovilizado durante un cierto tiempo, tu capacidad de amortización se ha perdido, y estamos hablando de inversiones monumentales para comprar un autocar. Por eso pedimos que se amplíe a dieciocho años, teniendo en cuenta estas circunstancias excepcionales y siempre, claro, que se cumplan las garantías técnicas y de seguridad. Nadie quiere que se merme ese extremo.

Pedimos que se extienda hasta el 31 de diciembre de 2021 la moratoria en el pago a las entidades financieras de las cuotas mensuales de financiación de los vehículos de transporte de viajeros. Estoy hablando de *leasing* y del *renting* para los autónomos y las empresas del sector. Ha habido ya una ampliación de esta moratoria, pero, como acabo de decir, todo indica que en el año 2021 vamos a estar todavía en una situación de falta de actividad y, por tanto, de incapacidad de obtener ingresos con los que hacer frente a estos pagos. Entonces la situación de las empresas sería realmente irreversible.

También planteamos mantener, al menos durante todo el año 2021, el fondo de compensación al transporte público de viajeros por las mismas razones, y dos medidas que afectan al transporte de viajeros, más que discrecional regular, pero que también ponemos aquí, que es incrementar la antigüedad máxima de los vehículos de pymes adscritos a los contratos de gestión de transporte regular de viajeros por carretera de uso general, de titularidad de la Administración General del Estado, en quince meses más. Así lo dispone el artículo 2 del Real Decreto Ley 37/2020. Pedimos que se amplíe siempre y cuando se cumplan las medidas técnicas de seguridad.

Finalmente, pedimos garantizar la disponibilidad presupuestaria para abordar la totalidad del pago, y no una parte proporcional en función de la disponibilidad actual, del reequilibrio económico de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general a las pymes que presenten la solicitud de reequilibrio y cuyo anticipo ha de abonarse antes del 31 de mayo de 2021 de derecho de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto Ley 37/2020.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 14

En definitiva, señorías, queremos aportar un poco más de concreción para intentar que, efectivamente, un sector tan castigado pueda ver un poco de luz al final del túnel y ayudar a este importante y querido sector.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Estoy viendo qué grupos están presentes para poder dar la palabra. Pasamos directamente al Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Tiene la palabra la señora López Domínguez.

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

Parece que estamos haciendo aquí una competición de qué grupo parlamentario está más cerca del sector de transporte por carretera. Yo ya les digo que el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem también está al lado del sector de transporte por carretera, igual que estamos al lado de todas las personas trabajadoras de las pequeñas y medianas empresas. Esto lo hemos dejado claro con nuestros compañeros en la acción de Gobierno, lo dejamos claro con nuestra actividad parlamentaria y lo vamos a dejar claro también hoy en esta Comisión.

Pero no por ello vamos a dar nuestro sí a vuestra iniciativa. ¿Por qué? Porque esta una iniciativa no es ni rigurosa ni creíble. A ver, si ustedes realmente tuviesen un compromiso con el sector hubiesen presentado una PNL que generara consensos y que fuera realista. Como comprenderá, con afirmaciones como la siguiente —leo textualmente, porque he visto que querían poner ahí una crítica más al Gobierno y lo han puesto con cola y ha quedado mal—. Hasta la nefasta gestión en relación con la apertura de colegios por parte del Gobierno y la falta de coordinación con las comunidades... —comunidades en general, que no se sabe si son de vecinos, porque les debe hacer daño decir comunidades autónomas, pero es que tenemos comunidades autónomas en este país— y blablablá. A ver, nosotros, como comprenderán, solo por este motivo no podemos apoyar esta iniciativa. Pero es que hay más, porque ustedes registraron esta iniciativa en junio del 2020. Han tenido seis o siete meses para actualizar los datos y no lo han hecho. Lamentablemente, el sector está peor hoy en día y es curioso porque ustedes mismos en la PNL instan al Gobierno a que las medidas que se tienen que tomar lo hagan con reuniones periódicas con el sector. ¿Ustedes se han reunido con el sector para actualizar los datos? Si es así, no se nota. Da igual. Además, ya le decía que este es un otro de los motivos que demuestran su poco interés, porque si tienes interés por algo haces un seguimiento y vas actualizando las medidas según lo que también va aprobando el Gobierno.

En último lugar, les comentaba que las medidas que ustedes proponen no son creíbles tampoco, porque algunas ya se están tomando, otras ni siquiera las mencionan y otras son incluso incoherentes con ustedes mismos. Piden una ampliación de los ERTE, cuando ustedes mismos inicialmente votaron en contra. Luego, en otro texto de enmiendas de esta Comisión de hoy mismo —voy acabando, presidente, disculpe— dicen que se tiene que quitar la garantía a los trabajadores de protección de despido cuando ha habido un ERTE.

Hay más cosas, pero no tengo tiempo. Simplemente diré, para acabar, que mientras ustedes siguen presentando PNL *fake*, el Grupo Confederal no va a dar nuestro sí.

Muchas gracias y disculpe la tardanza.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Casares Hontañón, por el Grupo Socialista. Tiene usted ahora la palabra.

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

Señorías, hemos hablado mucho en esta Comisión de Transportes del Congreso de los Diputados y en el propio Pleno del Congreso sobre la situación que atraviesan muchos sectores de la economía española como consecuencia de la pandemia de la COVID-19. De esa situación no es ajeno el sector del transporte. Un sector, además, que tiene una importancia muy considerable en las actividades de la economía española, en términos además de generación de actividad y de empleo. La dureza de la crisis provocada por esta pandemia ha tenido una especial repercusión en todos los sectores, incluido el de la movilidad, por la necesidad de reducir esta para frenar la propagación del virus. En este caso, el transporte discrecional de viajeros también se ha visto muy afectado, ya que la reducción del transporte escolar, la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 15

reducción del turismo, de los eventos deportivos, de los grandes eventos culturales ha machacado y mucho al sector, y hemos hablado de ello.

El Grupo Parlamentario Socialista y el Gobierno de España son conscientes de esta grave situación, de esta dificultad del sector. Fíjense si somos conscientes que a lo largo de todos estos meses, ya casi un año, hemos impulsado medidas muy importantes que en buena medida han beneficiado a este sector, por ejemplo, los ERTE; miles de trabajadores del sector del transporte, en especial del transporte de viajeros por carretera, se han beneficiado; miles de empresas y especialmente pymes y autónomos se han beneficiado de los ICO; miles de empresas se han beneficiado también del aplazamiento de cuotas tributarias, de impuestos y de obligaciones con la Hacienda Pública, y también han sido muchísimas las empresas que se han acogido a la necesaria moratoria en el pago de cuotas de préstamos, de *leasing* y de *renting*. Y lo vamos a seguir haciendo, señorías, pero lo vamos a hacer con diálogo continuo con el sector. Es tal la gravedad de la dificultad que atraviesa el sector, que es imprescindible seguir hablando con ellos. Lo hemos hecho hasta ahora y también con diálogo social, porque es fundamental también el diálogo con los agentes sociales. Esa es la dinámica con la que vamos a seguir trabajando. Vamos a seguir cumpliendo con el sector.

Hay un mensaje final que me gustaría lanzar, un mensaje claro de apoyo al sector del transporte de viajeros por carretera, al sector del transporte discrecional, a las empresas, a los autónomos y a los miles de trabajadores del sector, con la garantía de que el transporte en autobús es seguro. No vamos a entrar en la confrontación. Creo que es bueno para el sector que miremos hacia el futuro. Esa es la dinámica en la que vamos a seguir trabajando, como les digo, porque es mucha la preocupación que tenemos. El sector lo sabe, porque han sido muchísimas las reuniones que hemos tenido entre el ministerio, el Grupo Parlamentario Socialista y el sector y esa es la dinámica señorías. Les invito a que se sumen a esa dinámica de trabajo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Casares.

Señora Esteban, ante las enmiendas que se han presentado, me gustaría que me dijera si se van a admitir, si se van a transaccionar.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Sí. Vamos a transaccionar con las enmiendas del Grupo Popular y de Ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Que la van a presentar aquí para tenerlas antes de la votación.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Sí, están recogiendo ambas.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto, muchas gracias.

El transporte y el turismo son dos de los sectores que más castigados están, y el transporte discrecional que junta ambos, están doblemente castigado. Por tanto, vaya desde aquí también el cariño de toda esta Mesa.

Disculpen, pero creo que era necesario también poder hacerlo desde aquí.

### — SOBRE CAMBIO DENOMINACIÓN DE LA ESTACIÓN DE FANJUL DE LA RED DE CERCANÍAS DE MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001937).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto cuarto del orden del día, proposición no de ley, presentada por el Grupo Socialista, sobre el cambio denominación de la estación de Fanjul de la red de Cercanías de Madrid, presentada por el Grupo Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra don Daniel Vicente Viondi.

El señor **VICENTE VIONDINI**: Gracias, señor, presidente.

Buenos días a todos y a todas. Esta iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista emana de una propuesta inicial que realizó el foro local del distrito de Latina, en la ciudad de Madrid, solicitando este cambio. De hecho, en la junta municipal de ese distrito salió adelante, votado por todos los grupos municipales, llevar a cabo esta iniciativa. Y hoy aquí el Grupo Parlamentario Socialista lo trae a refrendo para que todo el Congreso pueda opinar sobre una iniciativa necesaria.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 16

El general Joaquín Fanjul, junto a Sanjurjo, Orgaz, el general Mola y Francisco Franco Bahamonde organizaron, desde marzo de 1936, el golpe de Estado que finalmente se dio en julio de aquel año en España. El señor Joaquín Fanjul dirigió la sublevación en la ciudad de Madrid y se atrincheró en el Cuartel de la Montaña, hoy conocido como templo de Debod. Obtuvo fama entre los insurrectos al mandar que en el Cuartel de la Montaña se ondeara una bandera blanca, se acercaron los milicianos y se ordenó desde allí acribillarlos. Esto fue lo que hizo el señor Joaquín Fanjul en aquellos días. El franquismo le honró con una avenida en Madrid y le dio nombre a la estación de cercanías que tiene parada allí.

En 2021, el Grupo Parlamentario Socialista cree que es de obligado cumplimiento democrático retinar honores, reconocimientos y menciones a quienes se sublevaron contra la democracia y lo hicieron, además, con violencia, con armas y con vidas de compatriotas. Democracia, sí, porque en 1936 había democracia en España. Quizás tuviera imperfecciones, pero aquella era tan soberana como la nuestra, puesto que en el pueblo español residía el poder. Para ser permisivos, incluso condescendientes con los golpistas de 1936 se ha tratado de menoscabar la legitimidad de aquella democracia, la de 1931 a 1936, la Segunda República. Menoscabar aquella es menoscabar la actual. Con esas premisas se empieza siendo benevolente con personas como Fanjul y se acaba invitando a Tejero a sus actos de partido como un héroe.

Señores y señoras, los diputados y diputadas de la Segunda República eran y son tan legítimos como todos los que estamos hoy aquí presentes. La Ley de Memoria Histórica fue un salto necesario para terminar con los años de silencio; años de silencio que muchísimos millones de españoles nos aplicamos con tal de que se asentara la democracia tras la muerte del dictador, esa dictadura que trajo a España represión, ausencia de libertades y de derechos durante cuarenta años. Cuando el Grupo Parlamentario Socialista u otros grupos parlamentarios traen algo referente a la memoria histórica, ya sea en el Congreso o en cualquier otra institución democrática, desde el año 2008 hemos escuchado del Partido Popular, que en ese momento era la única derecha que había en España, una frase muy repetida: Ustedes quieren reabrir heridas. Yo les digo que la única herida que está sin cerrar es la defensa de la democracia española en la Segunda República. Y aquellos que la defendieron se merecen memoria, dignidad, justicia y reparación. Memoria, porque hay que recordar todo aquello bueno que trajo a España la Segunda República, trajo valores y algunos de ellos que hemos recordado recientemente como el voto femenino que se consiguió en estas mismas Cortes. Hay que buscar la dignidad, y la dignidad pasa por no ensalzar a quienes atentaron contra la democracia. Justicia, porque las víctimas no pueden nunca equipararse a los verdugos y a quienes se sublevaron nunca se les puede equiparar a aquellos a los que la defendieron. Hay que defender, hay que avalar, hay que reconocer y hay que hacer una reparación con todos los que cayeron defendiendo la democracia entre 1931 y 1936, y también con los que fueron asesinados, represaliados, secuestrados y encerrados injustamente desde 1939 hasta 1975.

Señorías, ¿hay algún grupo parlamentario que quiera mantener reconocimientos públicos a un golpista? ¿Hay algún grupo que se sienta heredero de lo que hicieron aquellos golpistas? Estas dos preguntas deben hacer reflexionar a cada uno de los grupos hoy aquí presentes antes de emitir su voto.

Acabo, señor presidente. Quien niega la historia está creando una nueva justificación para que suceda de nuevo. No a la dictadura, no a que se mantenga el nombre de un golpista en una estación de Madrid en la red de transporte público. La memoria, la dignidad, la justicia y la reparación de la democracia de 1936 tienen que empezar por eliminar cualquier reconocimiento a los golpistas de aquellos años.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Muñoz Vidal, por el Grupo Ciudadanos, tiene usted la palabra.

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

Vaya por delante que vamos a votar a favor, por coherencia con lo que ya votamos en la Junta de Distrito de La Latina y porque es la práctica habitual que la estación se denomine de la misma forma que la calle en la que empieza o termina esta.

Yo quiero añadir simplemente que esta situación en la que estamos, es insufrible, tenemos que estar debatiendo estas cosas con estos discursos. El señor Ábalos, el ministro de Fomento, en este caso de Movilidad y Transporte, ya firmó el cambio de denominación de esta estación y ustedes son el partido del Gobierno. Cámbienlo y dejemos tranquilos de una vez los tiempos pasados y el franquismo que, gracias a Dios, están muertos. Ya no podemos hacer nada. Ustedes utilizan estas sesiones de trabajo, nuestro tiempo, el tiempo de todos los diputados, en iniciativas como estas mientras la gente se está muriendo de verdad. Hagamos, por favor, el trabajo y pongamos el foco donde está lo urgente y lo necesario ahora mismo.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 17

Como ya he dicho, señor portavoz del Grupo Socialista, señor Vicente Viondi, votaremos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Va a intervenir ahora doña Martina Velarde Gómez por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Tiene usted la palabra.

La señora **VALDERDE GÓMEZ**: Gracias, presidente.

Como no podía ser de otra manera, Unidas Podemos votará a favor de esta PNL, que tiene por objeto dar cumplimiento, no lo olvidemos, a la Ley 52/2007, de Memoria Histórica, y modificar el nombre de la estación de Fanjul, de la línea C5 del cercanías de Madrid. Votaremos a favor porque es una medida necesaria para sacar de los lugares de uso público a los golpistas que se sublevaron contra la democracia española.

Joaquín Fanjul fue un miembro destacado de la Unidad Militar Española, una asociación ilegal de militares franquistas, fundada para combatir desde dentro del Ejército la democratización de las Fuerzas Armadas, que significó la reforma militar de Manuel Azaña. En otras palabras, Fanjul fue uno de los militares que no aceptó la democracia y dio un golpe de Estado contra el Gobierno legítimo de España. Fue un antipatriota, un traidor a la patria, un antiespañol, como lo fueron todos los que se levantaron en armas contra la democracia española de 1936. Con la Unidad Militar Española, Fanjul provocó la guerra civil declarando el estado de guerra desde el madrileño Cuartel de la Montaña. Estamos hablando de uno de los ideólogos y artífices directos del golpe de Estado que provocó una guerra civil y su posterior dictadura durante cuarenta años, por lo que no nos parece normal que este señor merezca que su nombre aparezca en ningún lugar público en un país democrático.

Quiero destacar también que este cambio de denominación de la estación de Renfe, que lleva el nombre de ese golpista, está avalado y bien avalado por un proceso anterior participativo, promovido por Ahora Madrid en 2018, desde el Ayuntamiento de Madrid, y que contó con el apoyo del PSOE y de todas las entidades vecinales que en ese momento trabajaban de una forma conjunta y participativa. Desde el Pleno de la propia Junta de Distrito de La Latina, se aprobó instar el cambio de nombre y se decidió cambiarlo por el de Polideportivo, porque es la estación que da acceso al polideportivo de Aluche. De hecho, el Ayuntamiento de Madrid ya modificó, no se nos olvide, la avenida del general Fanjul por la avenida de Las Águilas, por lo que no tiene ningún sentido que la estación de Renfe siga teniendo el mismo nombre cuando el de la avenida ya ha sido modificado.

Los nombres de las estaciones, equipamientos públicos, calles o avenidas son importantes porque es el relato oficial que un país escribe sobre lo que es digno de honrar y lo que no. España es un país democrático y, por ello, a Unidas Podemos no le parece normal, repito, que un militar golpista, que provocó la guerra civil, esté con honores aquí en Madrid. En un país democrático se honra a los demócratas, no a los que se levantaron en armas contra la democracia. Llegamos muy tarde, y es increíble que pasados cuarenta y tres años de la aprobación de la Constitución española, nuestro país todavía no haya resuelto algo que es de primero de democracia, como que los franquistas no puedan ocupar lugares de honor en nuestra calles, plazas, avenidas estaciones, aeropuertos o lugares público.

Termino. Por todo esto, esperamos y deseamos que el Ministerio de Fomento proceda lo más pronto posible al cambio del nombre de la actual estación de Fanjul de la línea C5 del cercanías de Madrid y también de toda la nomenclatura que haga mención a personajes que hay que enviar a la papelera de la historia por salud democrática, porque no pueden estar en sitios públicos para seguir humillando a sus víctimas.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Vox, don Tomás Fernández Ríos.

El señor **FERNÁNDEZ RÍOS**: Gracias, señor presidente.

Miren, señores socialistas, con casi 100 000 muertos a las espaldas de este Gobierno, con casi 5 millones de personas en el paro, en un ERTE, con más de 6000 empresas arruinadas en estos últimos meses y, sobre todo, con un futuro angustioso para la mayoría de los españoles, lo cierto es que, como parte de la solución, hoy nos traen el cambio del nombre de una estación de cercanías. Sinceramente, como si con la que está cayendo le importara algo a la gente de la calle cambiar el nombre a una estación de cercanías.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 18

Miren, señorías, con la ridícula Ley de Memoria Histórica, o como la llaman ustedes también, la memoria democrática o, mejor, como la llamamos nosotros, la desmemoria histórica, la única obsesión que tienen ustedes es dividir a España en dos. ¿Saben una cosa? Que sí, que España está dividida en dos, pero no entre buenos y malos, entre progres y nostálgicos o entre rojos o azules, eso es lo que nos quieren hacer ustedes creer. Está dividida en dos, sí, entre aquellos que con su demagogia barata se dedican a perder el tiempo y el dinero de otros en iniciativas ideológicas que no sirven para nada, que están ya superadas, como esta, y otros, que somos nosotros, y algunos otros, que con sentido común, al menos, intentamos centrar nuestros esfuerzos en solucionar los problemas que realmente angustian a la gente, a los españoles. Señor Viondi, nosotros, señores, no somos herederos ni del franquismo, lo ni de los carlistas, ni de Viriato. No, señor, está usted totalmente equivocado.

Si a ustedes lo que les gusta es cambiar cosas y quitar cosas, podemos empezar quitando el busto que está en la puerta de esta sala, ahí mismo, que es feo, espantoso, cabezón y molesta al paso. Ese busto sí que es un insulto para la democracia porque ensalza a uno de los personajes más siniestros de nuestra historia, que es el señor Indalecio Prieto. Busto que tienen aquí, saliendo a la derecha. Ese señor fue el instigador de un golpe de Estado contra la república que usted comenta. Ese señor en esta misma Cámara encañonó, con una pistola, a otro diputado de otro partido. Ese señor, junto con la Motorizada, con su guardia personal, llena de matones y asesinos, asesinaron al líder de la oposición, al señor Calvo Sotelo. Ese señor llegó a robar parte del dinero, el oro expoliado, el tesoro republicano durante la guerra civil para irse a México y vivir una vida de lujos y excesos, mientras sus compatriotas, perdone, morían literalmente de hambre en el exilio o pasando penurias, como mi abuelo.

Señores socialistas, dejen la historia donde está para los historiadores, que no le importa a nadie, menos a ustedes y a algún otro, y que no va a cambiar, por mucho que lo intenten, con leyes absurdas y sin sentido. Pónganse a trabajar de verdad, póngase a buscar soluciones a los problemas, que ya tienen bastante tarea, que verdaderamente acucian a España, a los que estamos en la calle continuamente; a esta España, que madruga, que levanta la persiana, que tiene dificultades y que, desde luego, paga religiosamente el dinero que ustedes despilfarran. Es una España cada vez más abandonada por esta nefasta clase política que nos ha tocado heredar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jaime Mateu Istúriz.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Señor presidente, señorías, buenos días.

La verdad es que es lamentable tener que asistir a una comisión denominada de Fomento y que parezca que estamos en la Comisión de Memoria Democrática o Comisión Constitucional. Si ustedes quieren cambiar el nombre, cámbienlo. Tienen el *Boletín Oficial del Estado* y, además, tienen ese fundamento o base social del cambio de la nomenclatura de calles por parte del Ayuntamiento de Madrid y de la Junta Vecinal del distrito de La Latina, pero no enreden. Ustedes están desviando la atención sobre un tema que no interesa, que es de hace más de ochenta y cuatro años. Además, ustedes ocultan que el general Fanjul fue fusilado después de detenido, cosa que se compadece y se aviene mal con el objeto de la Ley de Memoria Democrática.

Vayamos a lo que interesa al ciudadano, que es la línea C5, señorías. Vayamos a ver por qué el Partido Socialista no aceptó esos 300 millones que se pedían en las enmiendas para mejorar las líneas de cercanías de Madrid, 70 millones para mejorar el material rodante y 100 millones para el resto de toda España. No sigamos mareando la perdiz. No se ha hablado para nada de ese plan integral de mejora de la circulación del cercanías de Madrid, que comprendía casi 5000 millones de euros, para mejorar instalaciones y de que nada más se ha mejorado la electrificación y las vías del túnel de Atocha, Nuevos Ministerios y Chamartín o estaciones, como Colmenar Viejo, Vicálvaro y Recoletos. Ustedes han comprado 174 trenes de nueva generación que no se adjudicarán hasta el año 2024, como mínimo. Ustedes han destruido el empleo en la línea de cercanías, más de 700, según el sindicato Semaf, y sus planes de mejora son absolutamente nulos. Ustedes, desde luego, han generado más incidentes en el tráfico de cercanías, tal y como establece Comisiones Obreras, en los últimos años, ya que más del 60 % se refieren a incidentes de las cercanías de Madrid. Eso es lo que le interesa al ciudadano. Lo que le interesa saber también es que este cambio puede llevar aparejado un coste de más de 150 000 euros. Señorías, ¿a quién le importa? Les importa a ustedes, claro. Tienen veintitrés ministros en el Gobierno y más de 1200 asesores. Claro, para ustedes eso, es *peccata minuta* absolutamente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 19

Desde luego, el Plan de Memoria Democrática, de cambio de denominación de las calles, que se adoptó por el Ayuntamiento de Madrid fue totalmente pacífico inicialmente. El alcalde Tierno Galván supo encajar personajes de la época de la guerra y de la posguerra en la línea de la democracia, pero, claro, tuvo que venir —voy terminado, señor presidente—, la Ley de Memoria Histórica. Y parafraseando a don Pedro del Corral, nuestro representante en el Ayuntamiento de Madrid, experto en la historia de España, en la historia truculenta, dijo, repito, que en definitiva la Ley de Memoria Histórica ha venido a reutilizar, de algún modo, pero en sentido contrario, los mismos resortes con los que el franquismo mantuvo, contra toda su disidencia, su apropiación totalitaria del pasado. Palabras justas, palabras sensatas, preñadas de sensatez y de rigor. Es en base a eso por lo que nosotros nos abstuvimos también en todo este batiburrillo, que no interesa a nadie, del cambio de nomenclatura de las calles de Madrid, tanto en el Pleno del ayuntamiento del año 2018 como en la Junta Municipal del Distrito de La Latina. Y en esta línea, como no interesa, gobiernan ustedes. Díganlo en el *Boletín Oficial del Estado*. Cambien la denominación por «polideportivo», pero a nosotros déjenos en paz, que queremos seguir mejorando las líneas de cercanías para los usuarios que se desplazan con gran intensidad en la misma.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.  
Pasamos al punto quinto del orden del día.

El señor **VICENTE VIONDI**: Señor presidente, solicito intervenir en virtud del artículo 71.3 del Reglamento, por alusiones a mi grupo parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: ¿A qué alusión se refiere, señoría?

El señor **VICENTE VIONDI**: Me refiero a la intervención del representante del Grupo Parlamentario VOX, donde ha aludido al Grupo Parlamentario Socialista y a la figura de un socialista destacado, como fue Indalecio Prieto, que defendió la República y se han vertido contra él difamaciones serias, injustas y graves en el seno de esta Comisión. Pido la retirada de esas palabras del *Diario de Sesiones* o al menos la retractación del diputado sobre las difamaciones vertidas sobre Indalecio Prieto.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, déjeme decirle que el Reglamento concede la palabra por alusiones si se refieren a un diputado, y no ha sido así; se han referido a una figura histórica, pero no a un diputado; por ello, en relación a ese artículo no le puedo dar la palabra, entendiendo los motivos que le puedan llevar a solicitarlo, pero en aplicación del Reglamento no ha lugar.

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

### — SOBRE MEDIDAS PARA INCREMENTAR LA OFERTA DE VIVIENDA SOCIAL Y ASEQUIBLE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001963).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto quinto, proposición no de ley sobre medidas para incrementar la oferta de vivienda social y asequible, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra doña Ana Zurita Expósito.

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

Muy buenos días a todos. Esta proposición no de ley representa un conjunto de medidas alternativas a la medida estrella del Gobierno socialista, con Podemos, de control de precios de alquiler. Y esta proposición no de ley muestra también la preocupación del Partido Popular por proporcionar medidas efectivas que den solución al panorama cambiante de la vivienda en España, que obviamente no es una foto fija. A día de hoy, es el reflejo de las circunstancias colaterales que se derivan de la pandemia del COVID y de la crisis social y económica que estamos viviendo, que han repercutido en los datos de empleo, en la oferta de vivienda y en las dificultades de acceso o mantenimiento de las características de los hogares españoles.

Estas oscilaciones ya se reflejan en datos concretos. El precio medio del alquiler en España ha sufrido una caída del 7% en los últimos seis meses. La compraventa de viviendas ha caído un 17,7% en el conjunto de 2020, por lo que se prevé que el precio caiga entre un 4% y un 6% durante 2021, el mayor descenso entre las grandes economías del mundo. Pese a estos datos de bajada de indicadores de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 20

precio, está claro que la precariedad del empleo y la escasez de ofertas provocan que los precios estén a niveles que chocan con la capacidad de acceso de la demanda media, y se ha incrementado la tasa de esfuerzo para acceder a una vivienda en alquiler.

La dificultad para acceder a una vivienda en propiedad es mayor por la falta de ahorro y por las condiciones también de los créditos hipotecarios. Un joven español, por ejemplo, debe reservar casi el 90% de su sueldo para pagar los 900 euros que costaba la media de arrendamiento en España, y eso si tuviera un empleo, porque además la tasa de paro juvenil en nuestro país es del 40,4%. Por eso, en la situación económica en la que vivimos, la tendencia y la mayor demanda se producen hacia el alquiler, como forma prioritaria de acceso a la vivienda. Desde nuestro grupo nos preguntamos: ¿Deben bajar los precios de los alquileres? Por supuesto que sí, pero no como propone el Gobierno, sino incentivando la oferta de vivienda social y asequible. Sin embargo, desde el Gobierno no se atiende a ningún dato. El Gobierno permanece en esa foto fija del pacto PSOE-Podemos, donde se establece como medida fija, independiente de la evolución del mercado y de todo lo que pase, el control del precio del alquiler. Y nuestra posición con respecto a esto es un no rotundo a la intervención del mercado del alquiler, y para eso ofrecemos las medidas alternativas en esta PNL.

Es la relación entre oferta y demanda la que ha de fijar los precios. Y la raíz del problema del encarecimiento de precios consideramos que es la falta de oferta y la falta de seguridad jurídica. El control de precios, por parte de la Administración, vulnera, además, el derecho constitucional a la propiedad y produce siempre el efecto contrario, la contracción de la oferta y el aumento de precios. Los efectos del control de precios se ven en los ejemplos perpetuos de Unidas Podemos, que son Berlín y París. El control de precios es una medida estrella de cualquier política populista y los resultados son siempre los mismos, porque está más que demostrado que, si se controlan los alquileres, en lugar de que se vayan fijando por interrelación entre oferta y demanda, muchos propietarios de viviendas las retiran del mercado y lo que aparecen son pisos viejos, sin reformar, ya que los propietarios no tienen ningún incentivo para tener la vivienda en buenas condiciones. Y las empresas o inversores que quieran también construir edificios para aumentar la oferta o participar de estas propuestas de colaboración público-privadas, que incoherentemente propone con el Gobierno, también huirán.

Entonces, nuestra posición y nuestras propuestas son las que estamos proponiendo en esta proposición no de ley, que se refieren sobre todo a garantizar viviendas dignas a todos los españoles, pero para ello no es necesario establecer por ley, por control del Gobierno, el precio de los alquileres. Queremos alquileres más bajos, queremos viviendas para los jóvenes, viviendas sociales y asequibles, pero no interviniendo el mercado.

Para que bajen los precios de alquiler hay que intervenir no en el precio, sino como he dicho antes en la raíz del problema, que es la falta de oferta y la falta de seguridad jurídica. Y eso no se hace por decreto; se hace trabajando la oferta, diseñando medidas que propicien que haya más viviendas en el mercado. Medidas como las que proponemos hoy, potenciar los seguros de alquiler, la mediación, los incentivos fiscales, que es la única forma de poner viviendas vacías en el mercado. Crear un nuevo marco urbanístico que propicie la agilización administrativa y todos los trámites para obtener autorizaciones. También poner en marcha la Ley de Seguridad Jurídica del Planeamiento, desbloquear todo el suelo destinado a vivienda social y combatir la ocupación de viviendas. Y en paralelo, estudiar por supuesto la evolución del mercado. Al final de 2020 se anunciaba una caída histórica de precios en las grandes ciudades, un 9,4% y un 7,3%, en Barcelona y en Madrid, respectivamente. Con lo cual, señorías del PSOE y de Podemos, ¿no piensan ustedes que estas medidas de control de los precios dejan ya de tener sentido?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra la señora Muñoz Vidal, para defender la enmienda que ha presentado.

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

Hemos propuesto una enmienda que estamos transaccionando con la portavoz, con la proponente de esta iniciativa. Esta proposición no de ley está bien enfocada. Nosotros votaremos a favor. Es muy similar a otras iniciativas en esa materia, en materia de vivienda social, intervención en el mercado de la vivienda o de los precios del alquiler que hemos traído ya a debatir en sesiones anteriores. En este caso sí que me gustaría, en los minutos que tengo, hablar de la necesidad de una estrategia creíble en materia de acceso

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 21

a la vivienda y de alquiler accesible. Lo hemos dicho en muchas ocasiones, hay que incentivar la oferta, en vez de imponer medidas restrictivas que ahuyenten a los inversores y a los propietarios.

Se ha dicho aquí por la portavoz del Grupo Parlamentario Popular que lo que falta es oferta y lo que falta es seguridad jurídica para que haya precios asequibles en el alquiler. Los partidos que conforman la coalición de gobierno llevan tiempo en negociaciones para alumbrar esa futura ley de la vivienda y, entre otras cuestiones, ya se nos ha anticipado, se nos deja caer, se lee en prensa que la ley contemplará limitar los precios de los alquileres para tratar de controlar las subidas de los últimos años. Sin embargo, desconocemos qué mecanismos van a aplicar para limitarlos. No sabemos si serán medidas que han recibido tantas críticas por los expertos del sector, como las de la semana pasada, en un encuentro organizado por Europa Press, con el vicepresidente del Banco Central Europeo y el exministro de Economía, Luis de Guindos, con los expertos y representantes del sector. Vino a pedir el sector más seguridad jurídica y más colaboración público-privada, menos medidas estrella que den titulares, y nada de limitar los precios del alquiler. Esa sería, de forma resumida, esa postura generalizada del sector inmobiliario respecto a estas últimas medidas o propuestas que quiere poner en marcha el Gobierno en materia de vivienda y de su futura ley de vivienda.

Como les decía, hemos propuesto unas enmiendas, que estamos intentando transaccionar con otros grupos parlamentarios, para que sean aceptadas por la a portavoz proponente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

La problemática de acceso a la vivienda era una situación ya muy problemática, previa a la pandemia. Ahora, cómo no, se ha visto multiplicada de manera exponencial con la destrucción de empleo. Las familias tenían que destinar más del 30/40% de sus ingresos, una tasa de esfuerzo que sería recomendable desde el punto de vista financiero, en el alquiler o compra de una vivienda. En ocasiones, se apalancaban hasta en un 85 o 90%, viviendo únicamente con el 15 o 10% restante y cronificando así su incapacidad de ahorro. Las viviendas de alquiler social no han sido construidas por los Gobiernos ni de uno ni del otro color, ni en tiempos de crisis ni en tiempos de bonanza. En España adolecemos de 2 millones de viviendas de alquiler social para alcanzar la media de viviendas de alquiler social que ofrecen los países de la Unión Europea a sus ciudadanos.

En España, con la torre de Babel que tenemos entre el Gobierno y las comunidades autónomas, ni unos ni otros han acometido una empresa lo suficientemente ambiciosa como para poner fin a este problema. También el cortoplacismo con el que todos gobiernan hacen poco atractivas estas inversiones, porque el gobernante no sabe si va a poder cortar la cinta de inauguración de las viviendas que ponga en marcha.

Teniendo en cuenta que las viviendas vacías en España se encuentran, el 75% de ellas, en las zonas rurales y lejos de centros de trabajo, tampoco se puede contar con esta opción. El parque de viviendas de alquiler se encuentra, en un 95%, en manos de propietarios privados. Los propietarios se encuentran cada vez más temerosos de ofrecer sus viviendas para el alquiler por la inseguridad jurídica, cada vez más acuciante, que hay en España para los arrendamientos. En no pocas ocasiones se encuentran inquilinos que firman un contrato, abonan una fianza, un mes entrante y no vuelven a pagar una mensualidad. Esto supone un coste de media de entre 3000 y 5000 euros en los que tiene que incurrir el propietario, entre procurador y abogados, en gastos, y una indisponibilidad de su propio inmueble de entre nueve meses y un año y medio. Esta situación, unida a la amenaza de topar sus precios de alquiler por arriba y que incurran en rentabilidades negativas, hace que todavía sean menos los propietarios que cuelguen el cartel de «se alquila» en sus viviendas. Hay que darles seguridad a los propietarios para que pongan sus viviendas en el mercado, ya que la falta de vivienda pública es un problema que no se va a resolver en años.

Vista la lentitud con la que se está desarrollando el famoso Plan 20000 Viviendas, del cual, después de tres años, hay apenas un 16% en ejecución y, por otra parte, los larguísimos plazos para la obtención de licencias de construcción para la promoción residencial, se encarece de manera innecesaria la compra de vivienda terminada, por lo que cada vez se hace más inaccesible la vivienda a las familias. Hacen falta incentivos fiscales en compra y en alquiler, así como en obras y reparaciones. Agilizar las regularizaciones urbanísticas, digitalizar y modernizar los procesos. Agilizar también los cambios de uso para que se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 22

adecuen a la necesidad real de los ciudadanos. Seguridad jurídica, tanto para arrendadores como para arrendatarios. Y contar con la colaboración público-privada para la construcción urgente de viviendas accesible en las zonas tensionadas de alta demanda.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos a la toma de posición de los distintos grupos. Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galia en Común, tiene la palabra doña Pilar Garrido Gutiérrez.

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

Señorías del PP, celebro que registren una propuesta para incrementar la oferta de vivienda social y asequible, pero discrepo y mucho, tanto del análisis de la situación como de los instrumentos que proponen para aumentar esa oferta de vivienda social o pública. Me llama la atención, sobre todo, la desmemoria del Partido Popular. En su propuesta se refieren a la situación de la crisis a partir de 2008. Así, sin más, sin dedicarle ni siquiera una línea a analizar las causas de esa gran crisis financiera inmobiliaria que provocó el estallido de la burbuja inmobiliaria. Estallido que ustedes provocaron con sus políticas, que se basaban fundamentalmente en esto de la oferta, en liberalizar suelo y en construir, construir y construir viviendas para vender en el mercado libre. Además, ventas que empujaban con sus famosas desgravaciones fiscales a la compra, con tasaciones a la carta y con hipotecas basura. Todo esto supuso un aumento exponencial del precio de la vivienda, el sobreendeudamiento de miles de familias y el sufrimiento, después del estallido, de estas mismas familias. Ustedes hicieron todo esto con el único objetivo que tienen siempre: hacer negocio o que algunos hicieran negocio; que las constructoras, que las promotoras y que los bancos hicieran negocio.

Señorías del PP, sus políticas provocaron la crisis financiera e inmobiliaria más grave de este país. Por lo tanto, no se trata de falta de viviendas; se trata de falta de vivienda asequible. Y esa falta de vivienda asequible en España es herencia directa, diría, de las políticas que ustedes han ido desarrollando durante los últimos años, en esa creencia, en la que vuelven a insistir las derechas, de que todo lo resuelve el mercado. El mercado español residencial es un mercado altamente especulativo. Ahí lo tenemos; después de que la vaca de la propiedad de la vivienda no diera más leche, saltó esa especulación al alquiler de la vivienda, con incrementos abusivos que hoy siguen sufriendo las familias españolas. Y todavía se atreven ustedes a hacer críticas y propuestas de política de vivienda. Señorías del PP, ustedes nunca han hecho políticas públicas de vivienda; no saben lo que son. Ustedes se han ocupado durante décadas de establecer un marco normativo que permitiera la especulación de la vivienda en este país. Esa es su única función. Lo de la vivienda pública lo entendían y lo entienden como un sector refugio del mercado privado cuando las cosas y el mercado van regular. Siguen haciendo lo mismo. El ejemplo, el de Madrid. Idean una fórmula para dar ayudas directas a inquilinos que cobran casi 90 000 euros, dejando fuera, por supuesto, a todas las clases populares, con la que está cayendo, como dicen ustedes. Ustedes mantienen, con esas ayudas, esos alquileres abusivos. Otra vez, lo mismo, salen al rescate del sector privado, como hacen siempre. Eso no es política de vivienda. Eso no es política pública de vivienda. Eso es política económica ultraliberal. No confundan las ideas.

Ni una palabra de regular en el mercado el precio de alquiler, ni de estabilizar o hacer más seguros los contratos de alquiler, ni de impedir la acción especulativa de los fondos buitres, ni de prohibir los desahucios sin alternativa habitacional —acabo—, ni de sacar al mercado las viviendas vacías de los grandes tenedores a precios asequibles, ni de prohibir la venta de viviendas públicas que tanto necesitamos. No se trata de que haya más oferta, lo repito mil veces, se trata de que haya oferta de vivienda a precio asequible. Tenemos miles de viviendas que se alquilan a precios abusivos. Por lo tanto, votaremos que no a esta propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra ahora, por el Grupo Socialista, el señor don Vicent Manuel Sarrià Morell.

El señor **SARRIÀ MORELL**: Gracias presidente.

Señorías, mi primera reacción al leer esta proposición fue casi de pellizcarme y comprobar que, efectivamente, el Partido Popular que manifestaba tanta preocupación por el Gobierno era quien la presentaba, dada la nula importancia que precisamente le concedió a las políticas de vivienda durante sus años de gobierno, desde los presupuestos de 2012 a 2018, como por supuesto en el ámbito legislativo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 23

Tanto es así, que en su propia exposición de motivos son incapaces de nombrar ni una sola medida en materia de vivienda que tomara su Gobierno para frenar la desbocada escalada de precios que, durante su mandato, se produjo, especialmente en el mercado de alquiler. Su política de vivienda se reducía a confiar únicamente en el mercado y, en todo caso, a favorecer la especulación en las comunidades y ayuntamientos que gobernaban o a malvender el parque público de viviendas, como en el caso de Madrid, que recientemente los tribunales han anulado.

Han construido una proposición donde, a modo de ensalada, mezclan medidas fiscales, como incrementar la deducción fiscal de alquileres a jóvenes y mayores de sesenta y cinco años, que ustedes eliminaron en 2014. Plantean, de manera generalista y a beneficio inventario, un nuevo marco urbanístico y de agilización administrativa, obviando que entran en competencias exclusivas de las comunidades autónomas. Y como guinda, meten con calzador la ocupación ilegal de viviendas sociales, como si fuera la causante de la escasez de viviendas y no hubiera un marco jurídico, más que garantista, con el derecho a la propiedad. Sigán dándole munición a VOX, que les va muy bien.

Habían de desbloquear suelo público para viviendas de alquiler. Supongo que es porque ustedes lo tendrían bloqueado. Y eso es precisamente lo que este Gobierno está haciendo, movilizar el suelo público para ejecutar promociones de alquiler social o asequible, a través del Plan 20 000 Viviendas, priorizando precisamente aquellas ciudades donde más desajuste hay entre la oferta y la demanda social; como también a través del propio Plan Estatal de Vivienda 2018/2021, que fue mejorado en 2020, donde se ofrece a las comunidades autónomas distintas opciones para aumentar su parque público de alquiler. Porque este Gobierno sí que ha hecho de las políticas de vivienda un eje clave de la recuperación económica y social, aumentando un 373 % el último presupuesto que ustedes dejaron. Nuestra prioridad es facilitar el acceso a la vivienda y proteger la función social de esta. En esta línea se está elaborando el anteproyecto de ley estatal por el derecho a la vivienda, para dar ese marco legislativo que aborde eficazmente los problemas de acceso a la vivienda.

Lo que ustedes hoy pretenden es predicar lo que no hicieron, o bien es que están aplicando esa teoría del señor Casado, de que «aquel PP ya no existe». Por supuesto, votaremos en contra.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Zurita, sobre las dos enmiendas presentadas, ¿se van a transaccionar?

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Sí, estamos elaborando una transaccional entre VOX, Ciudadanos y nosotros. Se la haremos llegar a la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

### — SOBRE LA NECESIDAD DE PROMOVER LA VIVIENDA ECOLÓGICA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001975).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto sexto del orden del día. Sí les voy a recordar que el punto séptimo no lo vamos a sustanciar hoy, se ha retirado del orden del día de hoy, a propuesta del proponente. La proposición no de ley es sobre la necesidad de promover la vivienda ecológica, que presenta el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra, para defenderla, la diputada doña Eva Bravo Barco.

La señora **BRAVO BARCO**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señorías. El Grupo Parlamentario Socialista presenta hoy esta iniciativa parlamentaria para fomentar la construcción y rehabilitación de vivienda ecológica y sostenible en España. En efecto, esta proposición no de ley trata de impulsar, señorías, la vivienda ecológica en España, y tras el oportuno debate y deliberación en esta Comisión de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana me gustaría que consideraran un voto favorable a la misma. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia)**. Estoy absolutamente convencida de que todas sus señorías, con independencia de su ideología política, compartirán la idea de que esta iniciativa es positiva y puede ayudar a mejorar, tanto el proceso de reactivación del sector de la construcción como el respeto al medio ambiente.

Con esta iniciativa, señorías, pretendemos promover la construcción de vivienda ecológica en nuestro país, diseñada con base en criterios de arquitectura bioclimática, lo que supone, entre otras cosas, utilizar en su construcción materiales reciclados y reciclables; optimizar el aprovechamiento de los recursos naturales en el emplazamiento, y reducir al mínimo el consumo energético y la emisión de gases

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 24

relacionados con el efecto invernadero de dichas viviendas, reduciendo así su huella ecológica. Igualmente, señorías, con esta PNL buscamos intensificar la promoción de la rehabilitación sostenible de viviendas, con el objetivo de que el proceso de rehabilitación de inmuebles y viviendas tenga el mínimo impacto medioambiental posible, favoreciéndose además que las viviendas rehabilitadas resulten más eficientes desde el punto de vista energético.

Nuestro objetivo es conjugar, por tanto, dos derechos constitucionales. Por un lado, tenemos el derecho a una vivienda digna y adecuada, establecido el artículo 47 de nuestra Constitución, y por otro, tenemos el artículo 45 del texto constitucional, que establece el derecho de todos a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo. Por tanto, esta iniciativa es el resultado de conjugar estos dos derechos establecidos de nuestra Constitución.

Por otro lado, señorías, debo señalar que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, diseñado por el Gobierno de Pedro Sánchez, contempla, entre sus objetivos, la transición ecológica de la economía. Y para conseguir estos objetivos en el ámbito de la política de vivienda también quiero subrayar que el Gobierno de España ha aprobado los presupuestos en materia de vivienda más elevados de la historia. Por consiguiente, tenemos los instrumentos jurídicos y presupuestarios necesarios para poder dar un impulso verde y ecológico a las políticas de viviendas en el ámbito de la construcción y de la rehabilitación.

Con dos derechos constitucionales que nos avalan, el derecho a una vivienda y el derecho al medio ambiente, con un eje de la política gubernamental que nos encamina hacia la transición ecológica de la economía, y con los presupuestos en materia de vivienda más elevados de la historia de nuestro país, tenemos todos los elementos necesarios para abordar este reto. Y con esta PNL pretendemos que los 1661 millones de euros destinados a la rehabilitación de edificios, de viviendas y barrios contemplen, como prioridad, la rehabilitación sostenible de viviendas que permitan esa transformación ecológica.

Señorías, la vivienda ecológica es rentable desde el punto de vista económico y genera empleo y riqueza. Estoy convencida, como así lo creen también los agentes del sector, de que el futuro de la construcción en nuestro país pasa por esa transformación verde y ecológica del modelo de edificación y de rehabilitación. Señorías, sabemos que no es posible construir o rehabilitar una vivienda con un impacto ambiental totalmente nulo, pero la denominada vivienda ecológica, que hoy pretendemos impulsar, es aquella que intenta combinar unas condiciones de habitabilidad adecuadas con un impacto ecológico lo más reducido posible. Este tipo de viviendas, señorías, permiten, en su fase de construcción, que se aprovechen de forma eficaz los recursos naturales que ofrece el entorno del emplazamiento, así como el uso de materiales y técnicas de construcción sostenibles. Se emplean materiales reciclados; se utilizan técnicas de elaboración y transporte de esos materiales de construcción que minimizan el consumo de energía, la generación de residuos y las emisiones de dióxido de carbono.

Por otro lado, quisiera hacer hincapié en que las viviendas ecológicas garantizan, la sostenibilidad medioambiental, sin que las condiciones de habitabilidad se vean afectadas. Así, se diseñan viviendas en cuyo disfrute se reducen al mínimo el consumo de energía externa y las emisiones de gases de efecto invernadero, con una localización y orientación geográfica que favorece un aprovechamiento óptimo de la energía del sol y el uso de corrientes de aire cruzadas para ventilar y refrigerar la casa, y con un buen aislamiento que permite una aclimatación térmica con el mínimo gasto energético posible.

Otras técnicas que también garantizan que las viviendas sean medioambientalmente sostenibles son el uso del sistema autónomo de generación y acumulación de energía, como son las placas solares, que favorecen que la energía consumida se produzca a partir de fuentes renovables. Igualmente, señorías, este tipo de viviendas están diseñadas para facilitar un correcto tratamiento de los residuos y para facilitar que la gestión y el uso del agua sea también sostenible. Si queremos conseguir los Objetivos de Desarrollo Sostenible que tenemos marcados como país, el conjunto de administraciones públicas deben emprender más políticas de promoción, construcción y rehabilitación de viviendas con criterios medioambientales.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta esta proposición no de ley, con el objetivo de que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a promover la construcción de viviendas ecológicas diseñadas, como hemos dicho antes, basándose en criterios de arquitectura bioclimática, y también a intensificar la promoción de rehabilitación sostenible de viviendas, con el objetivo de que estas reduzcan su huella ecológica y resulten más eficientes desde el punto de vista energético. Para ello, señorías, les pido el voto favorable.

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



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 25

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

A continuación, intervienen, para la defensa de sus enmiendas a la proposición no de ley, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Vox, doña Cristina Alicia Esteban Calonje.

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

Durante estos tiempos de confinamiento se ha acusado aún más la ineficiencia energética del parque de viviendas en España. El 80 % de viviendas está en el umbral de la... (**Rumores**). Por favor, es que me lío. Perdón.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Por favor, si guardamos un poquito de silencio, estoy convencido de que la diputada podrá continuar.

Muchas gracias.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Gracias.

El 80 % del parque de viviendas en España está en el umbral de la obsolescencia energética: aislamientos de baja calidad; calderas de carbón todavía, en un porcentaje menor; cerramientos de mala calidad y materiales pobres de construcción. Las familias confinadas en sus hogares han soportado el incremento del coste de las facturas de suministros para aguantar las altas temperaturas durante el verano y el frío del invierno, para compensar el mal aislamiento de sus casas, en las que se pasaban todas las horas del día.

Es un requerimiento de la Unión Europea renovar el parque de viviendas existente en España para bajar la contaminación, especialmente en las zonas más tensionadas de nuestras ciudades. Hay que tener en cuenta que cuanto más deprimidos son los barrios menos calidad tienen sus construcciones y, por ende, más necesidad de adecuar sus viviendas a una mejor eficiencia energética.

Respecto a las viviendas de nueva planta, ya no se puede plantear que se construyan con criterios ineficaces energéticamente y no cumplirían los requisitos de la Unión Europea para permitir la ejecución de proyectos insostenibles. No estoy de acuerdo con la señora Bravo en que estas sean las viviendas del futuro, es que son las viviendas del presente. Por eso me gustaría hacer hincapié en las residencias ya existentes. Como ya he mencionado anteriormente, es cierto que el parque de viviendas en España se encuentra, en un alto porcentaje, obsoleto energéticamente. Esta proposición no de ley ofrece una escena bonita de cómo deberían ser las viviendas, pero, si no se acompaña de un plan económico para la renovación del parque, no es más que un brindis al sol. A los propietarios, que, repito, cuanto más deprimidos son sus barrios, peor calidad constructiva tienen, no se les puede forzar a llevar a cabo estas reformas. Con la crisis que nos acecha, lo milagroso es que estas familias puedan sobrevivir en su día a día.

Se echa en falta un plan económico con el fin de hacer estas viviendas eficaces energéticamente, con un plan de prioridades, dependiendo del estado de las viviendas, de la ubicación más o menos tensionada en la que se hallen y del nivel de contaminación que estén provocando.

Muchas gracias.

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

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

Muchísimas gracias.

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

El Grupo Socialista propone, para su debate en esta Comisión, promover la construcción de viviendas ecológicas. En el ámbito arquitectónico, es más común hablar de construcción sostenible o de viviendas eficientes en el ámbito energético. Cada vez se habla y se proyecta más en el ámbito de las viviendas pasivas y son ya ciento diez proyectos de viviendas las que han conseguido esta calificación en nuestro país, el *passivhaus premium*, viviendas con un consumo cercano a cero.

La propuesta de la señora Bravo redundante en estos contestos y rebautiza como viviendas ecológicas a las construcciones sostenibles, eficientes y con el menor impacto medioambiental en su construcción. Desde hace décadas, administraciones públicas y privadas impulsan acciones para el desarrollo de viviendas sostenibles, eficientes o ecológicas, como las quieren llamar ahora. Hace un año, su Gobierno aprobaba una modificación del Código Técnico de Edificación, incorporando el documento básico de ahorro de energía, para mejorar la eficiencia energética en las viviendas. Se han desarrollado cientos de programas para promover la vivienda sostenible, como el Programa PREE, de rehabilitación energética de edificios, financiado con fondos Feder, numerosos programas en las comunidades autónomas o los planes de acción

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 26

nacional de eficiencia energética de España, que llevan impulsando los diferentes Gobiernos de España, desde el año 2011. Me gustaría remarcar también la importancia de la innovación española con patentes de materiales, como pavimentos urbanos, revestimientos o aditivos capaces de absorber emisiones de CO<sub>2</sub>, como el aditivo Ecogranic, o las pinturas a la cal ecológica de Morón de la Frontera, en Sevilla, innovaciones que deberían ser apoyadas con incentivos y con la merecida difusión. Aun así, en nuestro grupo, como en el suyo, señora Bravo, estamos convencidos de que queda mucho para hacer.

La vivienda representa el 26,1% del consumo energético nacional y supone el 10,6% de las emisiones de gases de efecto invernadero. Por esa razón nos adherimos a su PNL de buenas intenciones. Sin embargo, les faltan compromisos de su Gobierno, los medios necesarios para llevarlo a cabo. Por eso le proponemos diez enmiendas, que resumo de forma muy esquemática. En el ámbito de la promoción, en 2021 llegarán a España más de 1500 millones de euros para planes de regeneración urbana, con un reducido plazo ejecución. Tendremos que tenerlos finalizados y pagados en 2023. Añadimos una enmienda para el desarrollo, a través de un real decreto ley, por vía de urgencia —nos consta que su Gobierno tiene mucha experiencia en la redacción de este tipo de normas—, para permitir juntas de propietarios telemáticas y el voto delegado por medios digitales que hagan viable la ejecución de estos proyectos integrales de rehabilitación en el tiempo que nos solicita la Unión Europea. También les proponemos incluir, dentro de los fondos *Next Generation*, proyectos concretos referentes a actuaciones de mejora integral de barrios, renovación de áreas para sustitución de infraviviendas, regeneración de cascos históricos urbanos y rurales, dando respuesta no solo a las necesidades ecológicas, sino también en materia de pobreza energética y despoblación, primando, en todo ello, la protección medioambiental. Ya nos ha dicho el Grupo Socialista que estos dos puntos no los aceptan como enmiendas.

En el ámbito de la construcción, proponemos ocho medidas, como la implantación del pasaporte de renovables en los edificios; mayor implantación del certificado de eficiencia energética; impulsar las empresas de servicios energéticos, de las ESE; impulsar mecanismos de colaboración público-privada entre administraciones públicas, colegios profesionales y otras asociaciones, o avanzar en la rehabilitación de los edificios de las administraciones públicas y otras medidas ejemplarizantes, comenzando por la realización de un inventario energético de los edificios de titularidad pública del Estado y de las comunidades autónomas.

Señora Bravo, nos gustaría debatir sobre las viviendas ecológicas, pero de una manera lógica —discúlpeme este facilón pareado—, de manera eficiente. La situación económica y social que está viviendo nuestro país nos pide concreción. Por eso le pedimos que acepte nuestras enmiendas y podamos apoyar una propuesta llena de medidas eficaces para poner en práctica esa loable intención que nos trae a la Cámara.

Muchas gracias.

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

Acto seguido, en trámite de toma de posición, y en nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra, en primer lugar, la señora María Muñoz Vidal.

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

Tengo que decir a sus señorías del Grupo Socialista que de las tres iniciativas presentadas hoy en esta Cámara, en esta Comisión, la que de verdad vale la pena es la que ha presentado la señora Bravo, aunque tiene algunos peros y algunos interrogantes. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Desde nuestro punto de vista, es una iniciativa demasiado generalista y no propone ninguna medida para impulsar de forma eficaz la construcción de viviendas ecológicas.

En España tenemos un grave problema de sostenibilidad del parque de viviendas y eso se ve traducido en un porcentaje muy alto de emisiones procedentes de los edificios, alrededor de un 30% del total, una cifra muy alejada de los niveles aceptables y muy lejos también de los objetivos que deberíamos alcanzar en los próximos años. Sin embargo, la situación actual del sector no invita a ser muy optimistas con el futuro de las viviendas ecológicas en España, ya que se va avanzando poco desde la aprobación de la Directiva Europea 2010/31/UE, sobre edificios de emisiones casi nulas, que marcaba la hoja de ruta para que el consumo de las viviendas fuera prácticamente nulo, en este caso, el referido consumo de energía primaria de fuentes no renovables. Con la modificación del Código Técnico de la Edificación, se establecen nuevos criterios que deben considerarse en el diseño de nuevos edificios, en la rehabilitación de edificios existentes, así como la mayor relevancia de la utilización de energías renovables para alcanzar un alto nivel de eficiencia y ahorro energéticos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 27

Todas estas actuaciones deberían ir encaminadas a lograr los siguientes objetivos globales: disminuir la dependencia energética de nuestro país; reducir el uso de energías convencionales, las llamadas sucias, y aumentar el abastecimiento energético con energías renovables propias, llamadas limpias; reducir emisiones de gases de efecto invernadero; potenciar el uso eficiente, prudente, racional y sostenible de la energía en los edificios; crear un plan de desarrollo tecnológico sostenible, y generar nuevas oportunidades de empleo en todo el territorio. Todo ello, a través del cumplimiento de una serie de requisitos, como son la limitación del consumo energético, la limitación de la demanda energética, la implementación y expansión del uso de energías renovables, utilización de materiales sostenibles, evaluación del ciclo de vida y la cuantificación de la huella de carbono en las edificaciones. Esto nos llevará a conseguir los objetivos deseados.

Este es un tema muy complejo que requiere medidas complejas. Por ello, no entendemos esa simplicidad, de la que hablaba al principio, de esta iniciativa, más viendo que su partido, uno de los partidos del Gobierno, está preparando la estrategia de la transición ecológica en nuestro país, también en el ámbito de la edificación.

A pesar de esto, votaremos a favor desde mi grupo parlamentario.  
Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra, ahora, por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, el señor López de Uralde Garmendia.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señor presidente. De manera breve, quiero explicar que nuestro grupo parlamentario votará a favor de esta iniciativa y lo hará por cuatro motivos. En primer lugar, porque, efectivamente, el sector de la edificación es un sector importante en lo referido a emisiones y al consumo energético, el 26 % del consumo energético y el 10 % de las emisiones de gases de efecto invernadero. En ese sentido, es imprescindible acometer esa reforma para garantizar una reducción efectiva de los gases que causan el cambio climático.

En segundo lugar, porque entendemos que tenemos que avanzar hacia una economía circular y el consumo de materiales en el sector de la construcción es importante. Por tanto, es imprescindible reducir ese consumo y profundizar en lo que es el reciclaje y la reutilización de los materiales que se utilizan, algo que también es necesario abordar.

En tercer lugar, porque entendemos que la rehabilitación y la construcción de vivienda ecológica es uno de los yacimientos de empleo más importantes que tenemos en nuestro país. En ese sentido, creemos que hay un enorme potencial de generación de puestos de trabajo en estas dos actividades. De ahí que consideramos imprescindible avanzar en ese sentido.

Por último, porque también es una política de igualdad, en la medida en que, efectivamente, el parque de viviendas español en muchos casos está muy degradado. Por tanto, trabajar en su mejora es hacerlo en la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos y de las ciudadanas que más lo necesitan.

Por todos estos motivos, apoyaremos la proposición no de ley del Grupo Socialista.  
Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Con respecto a esta proposición no de ley, señora Bravo, le pregunto su posición sobre las enmiendas presentadas. No sé si se van a aceptar o no o si se van a transaccionar.

La señora **BRAVO BARCO**: Sí. Aceptamos la primera parte de las enmiendas del Grupo Popular y el resto las rechazamos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El resto?

La señora **BRAVO BARCO**: Las rechazamos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas, ¿no?

La señora **BRAVO BARCO**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: O sea que se acepta la primera parte de las enmiendas. De acuerdo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 28

### — RELATIVA A LA PUESTA EN MARCHA DE UN PLAN DE ACCIÓN INMEDIATO PARA GARANTIZAR LA SUPERVIVENCIA DEL TRANSPORTE EN AUTOBÚS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002025).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 8 del orden del día de hoy, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la puesta en marcha de un plan de acción inmediato para garantizar la supervivencia del transporte en autobús.

Señor Lorite Lorite, tiene usted de la palabra.

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

Señorías, permítame que inicie esta intervención con una reflexión acerca de los dos modos de hacer política que hoy hemos podido ver en esta Cámara. En concreto, me refiero a la actitud con la que vienen unos diputados y con la que vienen otros. Esto no distingue entre formaciones políticas. En el mismo grupo parlamentario, hemos visto hoy la actitud del señor Ramos y, posteriormente, hemos visto la del señor Casares. Uno venía a construir y otro venía a lo que nos tienen acostumbrados, a insultar y a confrontar. A eso venía el señor Ramos, mientras que el señor Casares estaba construyendo una iniciativa común, construyendo el consenso, redactando una enmienda transaccional para que este plan de acción por la supervivencia de un sector tan determinante para la movilidad en España y para nuestra economía pueda ser una realidad y hoy salga con el respaldo mayoritario de esta Comisión, con el respaldo mayoritario de esta Cámara. Por tanto, tengo que agradecerle esta actitud al señor Casares. Yo me apunto a esa forma de hacer política. La otra me produce, simple y llanamente, repugnancia.

Señorías, cuando hablamos del transporte público de viajeros por carretera, estamos hablando de movilidad, estamos hablando de vertebración territorial, de cohesión social, de sostenibilidad y de descarbonización. Ante la declaración del estado de alarma, todos hemos visto cómo la movilidad se redujo hasta el cero. De hecho, prácticamente las restricciones en materia de movilidad llegaron hasta el cien por cien. Se han aportado datos en una iniciativa que se ha debatido anteriormente, pero yo quiero aportar alguno más a este debate. Por ejemplo, en 2020 la caída media del servicio de autobús discrecional con respecto al 2019 ha sido del 50%. Se han perdido 4000 millones a lo largo del ejercicio 2020, y todos los indicadores apuntan a que en el primer semestre del año 2021 la pérdida será de en torno a 2400 millones de euros. Por tanto, hay una amenaza clara para la supervivencia de este sector determinante. Además de ello, las empresas tienen que soportar tanto los costes fijos como la inversión adicional a consecuencia de la COVID-19, es decir medidas de limpieza, medidas sanitarias, etcétera.

Hoy, señorías, están en riesgo más de 30000 puestos de trabajo en el sector y la viabilidad de un tercio de las empresas de autobuses. Un sector que está claramente ligado al turismo, ante la debacle turística, lógicamente tiene una afección clara. Nos referimos a las medidas que necesita ese plan de acción, en cuanto a que son medidas compensatorias para paliar los efectos desfavorables de la pandemia y la falta de movilidad; para garantizar la prestación de los servicios y, por supuesto, para preservar el transporte público en la medida de lo posible. La propia Comisión Europea ha establecido la posibilidad de que los Estados miembros establezcan ayudas directas al sector. Sin embargo, eso en España no se ha producido aún. Distintos países del entorno europeo han establecido líneas excepcionales de ayuda para paliar la crisis del sector del transporte de viajeros por carretera. Por poner algún ejemplo, hablaríamos de Alemania, de Bulgaria o de Irlanda. También hay regiones, como la región belga de Flandes, o entidades locales del Reino Unido han hecho lo propio. Incluso en nuestro país hay comunidades autónomas que han establecido también líneas de ayuda. ¿Dónde está el Gobierno? Ni está ni se le espera en una medida fundamental para la pervivencia de un sector clave, como decía anteriormente, tanto en nuestra economía como para nuestra movilidad.

Por eso presentamos esta iniciativa, de común acuerdo con las organizaciones profesionales, habiendo tenido encuentros, habiendo tenido diálogo permanente con ellas. Estas son las necesidades que tiene el sector del transporte de viajeros por carretera y las necesidades que tienen las empresas del transporte en autobús.

Hay necesidades inmediatas, se han hablado anteriormente: un fondo económico para ayudas directas, sin lugar a dudas; medidas de índole laboral, como la extensión y la flexibilización de los ERTE hasta tanto se vaya recuperando la normalidad dentro del sector; aplazamientos tributarios en impuestos, como el IRPF, el impuesto de Sociedades o el IVA, pero también para las cotizaciones a la Seguridad Social; aplazamiento de obligaciones en cuanto a crédito, *renting* o *leasing*, que ya sabemos que se han tomado, pero que hay que alargarlas en el tiempo. En el ámbito turístico, entendemos que hay que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 29

establecer campañas para fomentar el uso del autobús; corregir la morosidad que algunas administraciones públicas mantienen con el transporte concesional y escolar. También se ha hablado en la iniciativa anterior de equiparar la obsolescencia de los vehículos a lo que en el entorno europeo se está estableciendo, en concreto una antigüedad máxima de dieciocho años, frente a los dieciséis que están establecidos en la normativa española. También una serie — señor presidente, voy terminando— de medidas a medio plazo, a mayor plazo, pero que también es necesario que se planteen en materia de financiación del transporte, en materia del mapa concesional y algún aspecto más que incluye la proposición no de ley y que, por supuesto, se va a incluir en esta enmienda transaccional que, como decía, estamos debatiendo y ultimando con el señor Casares.

Nada más.

Muchas gracias. **(El señor Ramos Esteban pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Dígame, señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Por alusiones, quería hacer una intervención muy breve.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, por el artículo 71.1, tiene usted la palabra al haber una alusión personal clara fuera del asunto del fondo. Según el Reglamento, puede usted intervenir.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a ser muy breve. Como el señor Lorite me ha nombrado personalmente en la intervención sobre la iniciativa, en la que sabe que no voy a intervenir, voy a dejar muy clara una posición que creo que he mantenido aquí durante el tiempo que llevo de diputado. No comparto los insultos, por eso nunca utilizo los insultos en esta Comisión, me parece una falta de respeto con la Cámara. Entonces, que el señor Lorite evite decir permanentemente que el resto insultamos o utilizamos determinados adjetivos descalificativos cuando no lo hacemos.

Lo que sí es bueno y me parece bien es lo que se ha producido hoy en esta Comisión, por una sencilla razón: no comparto lo debate broncos, nunca los he compartido; comparto el consenso entre los grupos parlamentarios. **(Rumores).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, dejen que se exprese el señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Siempre he compartido el consenso entre los grupos parlamentarios.

Quizás hoy lo que ha pasado sea bueno para que el señor Lorite viva en sus carnes lo que permanentemente suele hacer en esta Cámara y para que se dé cuenta, aunque sea por empatía, de que determinadas actitudes no ayudan al buen funcionamiento de la Cámara, sino todo lo contrario.

Como digo, no comparto determinadas actitudes. En alguna ocasión las utilizamos todos, pero creo que tenemos que ser conscientes, cuando lo hacen otros, de cómo suena, de lo feo que queda cuando lo hacemos nosotros mismos. Es una reflexión que nos tiene que servir para todo y creo que si el señor Lorite fuera una persona que entendiera la política de esa forma, hoy habría entendido muchas cosas y veríamos que, a partir de ahora, en sus intervenciones no utilizaría el tono chulesco, el tono descalificativo y el insulto, que lo hace permanentemente.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor **LORITE LORITE**: ¿No puedo pedir la palabra?

El señor **PRESIDENTE**: Es que no se ha producido una alusión personal, solo una respuesta.

Señor Lorite, usted ha empezado su intervención pidiendo una reflexión en una alusión personal que usted ha hecho al señor Ramos. Por lo tanto ya ha hecho usted la suya y él también.

El señor **LORITE LORITE**: Ha proferido insultos contra mí. ¿Esta Mesa tiene una doble vara de medir? Me ha insultado.

El señor **PRESIDENTE**: Yo no interpreto que haya hecho ningún insulto.

El señor **LORITE LORITE**: Esta Mesa tiene una doble vara de medir.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 30

El señor **PRESIDENTE**: No tengo una doble vara de medir. De hecho, lo único que pasa es que usted ha hecho una alusión personal a él y él le ha respondido. Así que seguimos. De verdad se lo digo, no era no ha apreciado insultos ni en uno ni en ni en otro. Creo que ha habido una alusión, no un insulto.

Vamos a proseguir. Corresponde ahora la defensa de las dos enmiendas que se han presentado a esta proposición no de ley. Empezamos con la presentada por el Grupo de Unidas Podemos-En Común Podem-Galicia en Común.

Tiene la palabra doña Laura López.

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

Iba a empezar la intervención agradeciendo el tono del escrito de la PNL. **(Rumores)**. ¿Compañeros del PSOE, por favor, pueden hablar más bajo? Gracias. Les decía que iba a empezar mi intervención agradeciendo el tono de la PNL porque realmente veía que, en algún momento, nos podíamos poner de acuerdo con partidos políticos que tenemos en las antípodas de nuestras ideas para hacer algo bueno para las personas. Lo que pasa es que, igual que es cierto y mantengo esta posición respecto a su texto de la PNL, también le tengo que decir que me ha producido cierto desprecio el tono de su intervención y más ahora, con este debate que ha habido antes de la intervención que estoy protagonizando.

Ustedes han presentado un montón de números sobre cómo está el sector del transporte por carretera, pero es que, detrás de todos estos números hay personas que llevan tiempo en ERTE; hay personas que llevan tiempo sin trabajar, con dificultades para comer y hay empresarios de empresas pequeñas y medianas que están preocupados por cómo van a poder mantener a sus trabajadores. Y ustedes, señores del PSOE, señores del PP, vienen aquí a discutir. Yo creo que estas personas no se merecen presenciar esto.

Igualmente, también le quería comentar, señor Lorite, que usted ha agradecido el tono de uno de los compañeros del PSOE y el trabajo para construir. A mí me sorprende un poco que no haya tenido la sensatez o la humildad de reconocer también el trabajo que se ha llevado a cabo desde el Grupo de Unidas Podemos-En Común Podem que, como sabemos, ha aportado muchísimo para que esta PNL pudiese salir adelante, para que el sector se sintiese representado por esta Cámara y el Gobierno continuase tomando las acciones necesarias para que las personas lo puedan pasar lo menos mal posible. En este sentido, lo que sí que ha reconocido, como le explicaré después, cuando entre en el contenido de algunas de las enmiendas que hemos presentado, es la gran labor que está realizando nuestra ministra de Trabajo, la señora Yolanda Díaz, con la decisión de tomar esta medida de los ERTE, que tan beneficiosa ha sido para pasarlo lo menos mal posible durante la crisis provocada por la pandemia de la COVID.

En este sentido, usted ya ha leído las enmiendas. También me consta que vamos a poder llegar a un acuerdo, a través de la transaccional, como usted ha comentado. No la se la voy a leer toda porque usted ya la tiene, pero sí que me gustaría remarcar solo dos puntos. El primero es el referido a los ERTE. Ya le he comentado que agradezco que usted vea esta medida como buena, porque realmente lo es. Cuando el Gobierno hace las cosas bien, usted, aunque esté en la oposición, también lo tiene que decir, aunque no me gusta que ahora usted quiera beneficiarse y hacer ver que esta medida es cosa del PP, cuando es una cosa que el Ministerio de Trabajo ya está haciendo bien. En este sentido, siguiendo con los ERTE, también creo que sería necesario remarcar la importancia del diálogo social, y los ERTE, en caso de que continuasen siendo necesarios, se tendrían que aprobar en el marco del diálogo social. Esta es la aportación que hemos hecho nosotros a esta PNL, porque creemos que es muy importante remarcar el papel de todos los actores, de todas las partes implicadas en la gestión social, incluidos los sindicatos de trabajadores y trabajadoras.

Asimismo, otra de las enmiendas en la que me gustaría hacer hincapié, es la que habla de la ampliación de los *leasings*, *rentings*, de las ampliaciones de las carencias de pago. A mí también me gustaría resaltar el fenómeno que sé que se está dando, que es que aunque el Gobierno ya ha tomado las medidas para que ciertas ampliaciones sean posibles, cuando las personas interesadas, afectadas se van a los bancos, son los bancos los que ponen impedimentos. Sobre esto también tenemos que actuar. Si el Gobierno de izquierdas protege a las personas, pero, luego, las grandes financieras se cargan lo que está haciendo el Gobierno, también se tiene que decir. Ya sabe usted que aparte de estas también hemos propuesto otras propuestas de mejora —valga la redundancia—.

Simplemente, para no alargar más el debate, porque se me está acabando el tiempo otra vez, me quedo con estas dos.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 31

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, señor Casares, tiene usted ahora la palabra.

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

Hemos asistido, previamente a la iniciativa que nos ocupa, que es la del transporte, al debate sobre los modos en esta casa. Señor Lorite, permítame que lo diga, de verdad creo que nuestro portavoz, el señor Ramos, si de algo ha hecho gala en esta Comisión especialmente es de tratar de construir y tener ese espíritu siempre positivo y en beneficio de todos. Yo se lo reconozco, hoy me ha tocado ser el moderado, otras veces soy el radical; pero, bueno, forma parte también, entiendo, del juego político.

Hablaré de lo que nos ocupa, del sector del transporte por carretera. Hemos hablado a primera hora de esta mañana, en este caso de forma genérica, sobre el sector del transporte de viajeros en autobús. Decía antes que ha sido un sector muy castigado por la pandemia de la COVID-19 y por esa necesidad de reducir la movilidad que, creo, señorías, que todos compartimos. Esta crisis, un año después, todavía continúa, a diferencia de otros sectores de la economía española, sobre todo por las restricciones, que son necesarias, en el ámbito fundamentalmente de la movilidad o del turismo. Han sido muchas las medidas que se han adoptado en los últimos meses para proteger al sector y lo hemos hecho siempre, señorías, porque es muy importante, con diálogo con el propio sector, con el diálogo social y el acuerdo social.

Lo decía también antes, hay medidas que son una realidad, que siguen hoy, todavía, vigentes, como los ERTE para proteger el empleo, los ICO para inyectar liquidez al sector del transporte por carretera, el aplazamiento de obligaciones tributarias o esa moratoria en los créditos y préstamos de *leasing* o de *renting* en las flotas de autobuses. Pero somos conscientes, señorías, de que debemos seguir trabajando, que las consecuencias de la pandemia de la COVID continúan muy presentes y ponen en duda y en riesgo la viabilidad y el futuro del sector del transporte de viajeros por carretera después de un 2020 muy duro y un 2021 en el que todavía se producen situaciones muy complicadas, y aunque será un año muy desigual, todavía continúan algunas de esas consecuencias. En este sentido es en el que durante todos estos meses hemos estado trabajando por acordar medidas y hoy estamos acordando una enmienda transaccional con el proponente de esta proposición no de ley; enmienda que van en la línea del trabajo hecho, como les decía, y de ese diálogo abierto con el sector. Así, por ejemplo, en la enmienda que vamos a acordar vamos a trabajar en seguir ampliando los ERTE siempre que sea necesario. Lo hemos demostrado. De momento, están todavía vigentes hasta el 31 de mayo. Podemos decir lo mismo con las obligaciones de créditos como *renting* o *leasing*, seguiremos trabajando en su ampliación y, en la misma medida —y el Gobierno de España es consciente de ello—, en el aplazamiento de obligaciones tributarias que, por cierto, siguen vigentes. Continuaremos en esa misma dirección.

Hay algunas cosas específicas que nos preocupan, que estamos enmendando y acordamos en la propuesta del Partido Popular, como esa necesidad de hacer campañas de promoción para estimular el uso del transporte público. Porque, señorías, viajar en transporte público, en este caso en autobús, es seguro y el Gobierno de España tiene que hacer un esfuerzo de sensibilización con la ciudadanía. También hay algunas cosas más puntuales que consideramos deben estudiarse, como la posibilidad —de forma transitoria, eso sí— de ampliar la antigüedad de la flota de los autobuses siempre que haya seguridad al respecto; de seguir en ese marco normativo de creación de una norma de financiación del transporte público urbano —estamos comprometidos con ello, creemos que es necesario—; incluso de ayudas directas para la transformación del sector, para la movilidad eléctrica, o un mejor transporte con más garantías de seguridad.

Ese es el camino de las enmiendas que vamos a acordar con el Partido Popular y con las que estamos también trabajando con el sector desde este grupo parlamentario y desde el Gobierno de España desde hace casi un año, señorías.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Casares.

Quiero recordarles que estamos a punto de terminar el debate de la proposición no de ley número 8. Nos queda la proposición de ley número 9 y solo tenemos el texto de una de las enmiendas a las proposiciones no de ley que se van a transaccionar. Les ruego que nos hagan llegar el texto para que nos dé tiempo a fotocopiarlas y pasarlas al resto de los grupos.

Seguimos con el turno de fijación de posición. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la señora Muñoz Vidal.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 32

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

Yo creo que lo han mencionado todos los grupos en la anterior iniciativa, que también hablaba del transporte discrecional de viajeros, creo que era la PNL número 3, y lo han repetido ahora todos los grupos parlamentarios. Nos hemos reunido con el sector del transporte discrecional de viajeros y todos estamos concienciados en las necesidades que están pasando. Como he dicho en mi intervención inicial en esta materia, en la iniciativa número 3, el sector del transporte discrecional por carretera o de pasajeros es uno de los más afectados por la crisis del coronavirus y no solo el transporte, sino, a más a más —como se dice en mi tierra—, el transporte discrecional.

Al principio de la pandemia, sectores de transporte urbano e interurbano sufrían grandes caídas de demanda de hasta el 90%. También he hecho antes la comparativa de la magnitud de la caída con la crisis de 2008, donde la demanda del servicio de transporte de viajeros solo cayó un 11%, sin comparación con este 90% que tenemos actualmente. Por tanto, reitero la situación dramática que vive este sector. Un sector que, además, tiene una serie de costes fijos, como también he dicho antes, independientemente de si están poniendo en marcha sus servicios, como son la amortización o la financiación de vehículos a la que tienen que seguir haciendo frente, aunque tengan un nivel de actividad cero.

Dicho todo esto —también lo reitero—, esta pandemia o esta crisis sanitaria nos va a traer cambios positivos en materia de hábitos de movilidad, reorganización de la forma de trabajar en las empresas y en la Administración, muy importantes para afrontar problemas medioambientales y de congestión que sufrían varias zonas de nuestro país. Es hora, aprovechando esta crisis y este cambio de paradigma, de elaborar políticas públicas que ayuden al sector e intentar también, con su aportación, reinventar el sector, porque el panorama del transporte discrecional, en la era post-COVID, posiblemente, no sea igual al de antes de la pandemia.

Como en la iniciativa anterior, votaremos a favor y no hemos presentado ninguna enmienda.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, don Rubén Darío Vega Arias tiene la palabra.

El señor **VEGA ARIAS**: Presidente, señorías, quiero felicitar al Partido Popular por la PNL que han presentado. Me parece muy constructiva, muy necesaria también, y estamos totalmente de acuerdo con el texto. Únicamente le falta establecer que los conductores sean considerados sector prioritario para el plan de vacunación COVID-19, pero nosotros ya lo hemos metido en una PNL que se va a discutir. Por eso no la hemos enmendado aquí. Lo digo solo para que lo tengas en cuenta.

Lo único que me queda es repetir tu argumentación de que es fundamental para la economía de nuestro país. El sector del transporte de autobús representa 95 000 empleos, 30 000 de los cuales están actualmente en inminente peligro, de un total de 44 000 vehículos que hay en España. Efectivamente, la facturación, según los datos que yo tengo, es de un 60% —creo que habíais dicho vosotros que era de un 55, más o menos—, sin contar los tres primeros meses del año 2020. Además, el 52% de las empresas no cree poder seguir operando en estas circunstancias más allá de los próximos meses. Únicamente un 5% de las empresas de autobuses declaran que para ellos no existe una situación de riesgo. Con lo cual, creemos que es una situación muy preocupante, y lo es más todavía de donde yo vengo, que es de Canarias, donde hay muchas empresas que se dedican al transporte de excursiones, al turismo, a recoger a los turistas en los aeropuertos. Para estas empresas es vital que se acelere el plan de vacunación con el objeto de alcanzar a un 70% de la población antes de verano. Para 17 500 autocares dedicados al transporte escolar, que representan un 13% de la facturación de estas empresas, es vital también, y vienen reclamando desde hace mucho tiempo los empresarios que el periodo de vida se alargue dos años más; que se amplíen las moratorias —que también lo habéis incluido— del vencimiento de los contratos de crédito, *renting* y *leasing*; incluso que el Estado penalice de alguna forma, porque es de interés general el que penalice a los bancos que no...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vega, vaya concluyendo, por favor.

El señor **VEGA ARIAS**: Gracias.

Quiero acabar pidiendo que se transfieran ya las subvenciones nominativas destinadas al transporte regular de viajeros en las Islas Canarias por un importe, tal como figura en los Presupuestos Generales del Estado, de 47,5 millones.

Muchísimas gracias.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 33

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **SOBRE LA PUBLICACIÓN EN FORMATO OPEN SOURCE DE LOS DATOS DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/002028).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto del orden del día de hoy: Proposición no de ley, presentada por el Grupo Ciudadanos, sobre la publicación en formato Open Source de los datos de los servicios de transporte público. Para defenderla, tiene la palabra doña María Muñoz Vidal.

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

Desde mi grupo parlamentario presentamos esta iniciativa para instar al Gobierno a la publicación del uso de datos abiertos en el transporte público, tanto en los servicios de su competencia como también para que impulse con el resto de las administraciones autonómicas y locales acciones similares. De acuerdo con las estimaciones de Naciones Unidas, en torno a la mitad de la humanidad ya desarrolla su vida en ciudades y en los próximos años esta proporción no dejará de crecer. Algunas estimaciones sitúan al 70 % de la población mundial residiendo en áreas urbanas en el año 2050, y esta situación hace necesario un replanteamiento de las ciudades y, por supuesto, de ahí surge el concepto de ciudades inteligentes. Los proyectos e iniciativas de estas *smart cities* llevan más de una década considerando los datos abiertos como uno de los activos más valiosos y la parte fundamental de las estrategias de desarrollo de servicios y de despliegue de infraestructuras. El Comité Europeo de las Regiones ya reconoció en el año 2012 la importancia de los datos abiertos a nivel regional y local por su potencial para convertirse en activos valiosos para la ciudadanía, empresas y autoridades públicas. Además, recientemente, la OCDE ha identificado el potencial de los datos recogidos por los Gobiernos no solo en términos de apertura y transparencia y también de rendición de cuentas, sino como una vía para aumentar el intercambio, la colaboración y el compromiso del público.

Entre las principales ventajas de la explotación de los datos abiertos de las ciudades se encuentran potenciales mejoras de la eficiencia, de la movilidad urbana, de la eficiencia energética y de las condiciones ambientales. A día de hoy, proporcionar información sobre los sistemas de transportes en el momento preciso para que el usuario sepa cuándo puede encontrar el servicio que desea puede ser fundamental para la elección modal adecuada, especialmente dada la disponibilidad que ya ofrecen en múltiples ciudades de Europa ciertas aplicaciones de telefonía móvil que permiten establecer rutas óptimas combinando el uso de distintos medios de transporte público en tiempo real. No se trata, señorías, solo de tener el horario o una frecuencia de servicio, una frecuencia de paso, sino que también es necesario tener un conjunto de informaciones que integren la secuencia de estaciones en línea, que incluyan estaciones y apeaderos en los que no se producen paradas facultativas, el nombre de estas paradas, la localización, el número de andén para su estacionamiento y acceso, las cabeceras o destinos de trenes en las líneas, un calendario para días no laborables o días excepcionales, etcétera. Es decir, marcar una ruta para que el usuario pueda tener todo a su disposición para elegir la vía más rápida o la que más le interese.

Sabemos que el desarrollo de ciudades inteligentes es una estrategia que constituye uno de los puntales de la Agenda Digital para España de este Gobierno, pero se nos antoja, por desgracia, todavía lejana en el tiempo. Es cierto que tanto Renfe como Adif cuentan con aplicaciones específicas basadas en informaciones de la Red de Cercanías, pero sufren, en nuestra opinión, o bien una obsolescencia tecnológica, o bien falta de implantación en toda la red. Además, estos servicios de información tampoco se encuentran integrados con otros medios de transporte público, reduciendo así la utilidad para los usuarios de cercanías. También impiden estas deficiencias la intermodalidad tantas veces consagrada en las distintas estrategias y normativas de transporte público urbano e interurbano.

Hoy en día, Renfe y Adif no ofrecen aún sus datos abiertos en formato Open Source. Tampoco los consorcios, como el Regional de Transportes de Madrid o el de Transports Metropolitans de Barcelona, que son las entidades que deberían aglutinar la información de todos los medios de transporte, han sido capaces de demandar a sus entidades de gestión subordinadas correspondientes ofrecer en abierto esta información. Desde mi grupo parlamentario, desde Ciudadanos, pensamos que todas estas agencias y entidades deberían impulsar el proceso de apertura de datos dado que son de carácter y de financiación públicos, con el fin de hacer su información lo más accesible posible, además de la labor de puesta a disposición de terceros de los datos para su uso que podrían o lograrían homogeneizar y armonizar la información con la del resto de empresas públicas de transporte de nuestro entorno. De esta forma, se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 34

impulsaría la utilización de datos para mejorar la usabilidad de esta información presentándola de una forma eficiente, fácil, accesible y respetuosa con la regulación de privacidad. Al actualizar líneas y servicios sería más sencillo dar formato a esos datos, resultaría más fácil poner la información al día y definir, por ejemplo, horarios. De hecho, aunque los datos finalmente no se abrieran al público, la señalética de las estaciones y los documentos con los horarios podrían beneficiarse de una rápida actualización. Estos datos no solo serían útiles para los ciudadanos, sino también para los gestores y autoridades de transporte, que pueden colaborar con los agentes del sector privado que desarrollan soluciones integrales de transporte con datos abiertos para mejorar la coordinación entre los diferentes medios de transporte, así como entre instituciones gestoras o autoridades competentes. No podemos olvidar que las aplicaciones abiertas de información sobre transporte público y sus rutas, como Moovit, nacieron gracias a que, en ciudades como Londres o París, Île-de-France Mobilités o Transport for London habían contribuido a esa construcción de conjuntos de datos y los han abierto al público en tiempo real.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, presentamos esta iniciativa y solicitamos el apoyo del resto de grupos parlamentarios a instar al Gobierno a publicar los datos de los servicios de cercanías que son competencia de la Administración central de todos los núcleos existentes en España en tiempo real y hacerlos disponibles para aplicaciones en formato Open Source. Además, instamos a impulsar los convenios y comunicaciones entre los distintos Gobiernos autonómicos y los ayuntamientos en las áreas de transporte público que no fueran de competencia estatal y a disponer de las consignaciones presupuestarias necesarias para realizar la parte dependiente de la Administración General del Estado.

Quiero comentar a sus señorías que se ha firmado una transacción con las transacciones propuestas por el Grupo Socialista y por el Grupo Parlamentario VOX para mejorar técnicamente esta iniciativa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la primera de las dos enmiendas a las que hacía alusión la señora Muñoz, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Tomás Fernández Ríos.

El señor **FERNÁNDEZ RÍOS**: Gracias, señor presidente.

La razón fundamental para impulsar las políticas de datos abiertos es que este tipo de sistema para manejar la información se está revelando como una mejora innegable en la vida de los ciudadanos, y aunque existen numerosos campos en los que estas herramientas están demostrando su eficacia, uno de los más significativos, sin duda, es el relacionado con la movilidad.

El transporte público es uno de los servicios básicos que gestionan nuestras administraciones y en esa gestión, como es lógico, se genera una enorme cantidad de datos que, cuando se encuentran disponibles de forma generalizada en tiempo real y pueden ser utilizados libremente por aplicaciones externas, acaban contribuyendo eficazmente a la eficiencia y sostenibilidad del propio sistema de transporte, que también, por ese motivo, se está transformando en algo cada vez más intermodal y diversificado. Pero tenemos que tener en cuenta que sus ventajas no solo se limitan a la esfera del transporte público. Compartir datos de movilidad está suponiendo también una herramienta muy positiva en campos tan diversos como puede ser el fomento del turismo, el desarrollo del comercio minorista, el ahorro energético o la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. En este sentido, creemos que la información que pueden ofrecer empresas estatales como Adif o como Renfe son una pieza fundamental si queremos contar con una información completa en cuanto a la movilidad de los ciudadanos se refiere y, a pesar de que ambas empresas han hecho progresos en estos últimos años, todavía no se ha alcanzado el grado de desarrollo acorde con la importancia de su impacto potencial.

Desde VOX apoyamos la iniciativa que nos presenta el Grupo de Ciudadanos y, como ya ha comentado la portavoz del Grupo Ciudadanos, con el único objeto de contribuir a mejorarla y complementarla, hemos presentado también una enmienda de modificación que esperamos —y así parece— sea aceptada por el grupo proponente. Creemos que es importante que la comunicación y los convenios que deban crearse entre el ministerio y las diferentes administraciones no se limiten a las ciudades de más de 250 000 habitantes, ya que la mayoría de nuestras capitales de provincia tienen menos de 200 000 habitantes y, por desgracia, estas ciudades son casi siempre las grandes olvidadas y, posiblemente, las que más apoyo necesitan para su desarrollo y crecimiento. En concreto, me refiero a la provincia que tengo el honor de representar, que es Huelva; para una ciudad como Huelva, con 140 000 habitantes, contar con una aplicación de estas características sería una ayuda muy efectiva para mejorar un sector turístico destrozado por la pandemia y también para recuperar algo del comercio minorista, que tantos estragos y sufrimientos está padeciendo con la gestión de este Gobierno.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 35

Por otro lado, las ciudades actuales están evolucionando muy rápido, como ya se ha comentado, y el transporte urbano ya no se limita solamente a los medios mecánicos de coches y autobuses para trasladar personas, sino que sería más acertado hablar de movilidad en un sentido amplio y contar también con otras formas alternativas de desplazamiento cada vez más utilizadas como son, por supuesto, la bicicleta y algunos vehículos que cada vez están más presentes en nuestras ciudades. Las administraciones cuentan con la suficiente información para poder ser susceptibles de integrarse también en este tipo de formatos. Tenemos que ser conscientes, por lo tanto, de que el futuro no lo marcamos ni las administraciones ni los políticos, sino que, por el contrario, a nosotros nos lo marca la sociedad a la que servimos.

Acabo. Creemos que una información cada vez más libre y compartida es algo imparabile, por lo que nuestra obligación debe ser la de poder poner a disposición y de la manera más efectiva posible aquellas herramientas que sí están en nuestra mano y que la evolución de nuestra sociedad nos está reclamando cada día.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra doña María Montserrat García Chavarria.

La señora **GARCÍA CHAVARRIA**: Gracias, presidente.

Señorías, como saben, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene entre sus competencias la formulación, la revisión y el seguimiento de la planificación estratégica en materia de infraestructuras y de transportes, así como también la promoción de medidas que favorezcan la intermodalidad, la movilidad sostenible y la digitalización. En el ejercicio de esas competencias se ha desarrollado es.movilidad, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, cuyos ejes fundamentales son, precisamente, la seguridad, la intermodalidad y también la innovación y la digitalización. En este sentido, se ha puesto en marcha la Agenda España Digital 2025 para impulsar la transformación digital y relanzar el crecimiento económico, reducir la desigualdad y aprovechar las oportunidades que abren las nuevas tecnologías. Esto permitirá la aplicación de un conjunto de reformas estructurales que irán en línea con la estrategia digital europea, que, como saben, movilizará un importante volumen de inversión tanto pública como privada. Además, de acuerdo con la estrategia europea de datos, cada país miembro impulsará la creación de espacios de datos sectoriales que permitan la estructura empresarial y administrativa del país, aprovechar al máximo los futuros lagos de datos europeos contemplados en el programa Europa Digital. Así, efectivamente, todos los países firmantes de la Declaración de Passau apuestan por la inversión en desarrollo tecnológico, en digitalización y la explotación de datos en materia de movilidad.

Fíjense, el Grupo Parlamentario Socialista fue, precisamente, de los primeros en entender las necesidades y carencias que existían en movilidad y en diseño de infraestructuras y en ver las posibilidades y mejoras que se podían alcanzar precisamente con la utilización del *big data* en estas materias. Por eso, ya en el año 2017 trajo a esta mesa una proposición no de ley para la búsqueda de las fórmulas más adecuadas con las compañías de telefonía móvil para utilizar sus datos y hacer un diseño óptimo de los servicios e infraestructuras de transporte que permitiera hacerlos más eficientes y acordes a las necesidades de la ciudadanía, entendiéndose además la necesidad de impulsar el desarrollo del ecosistema de las pymes altamente innovadoras en la gestión de datos y en su procesamiento como mecanismo necesario para la consecución de estos objetivos. Fíjense, su aplicación permitió conocer, efectivamente, la movilidad en tiempo real y hoy es una herramienta que se ha convertido en algo totalmente imprescindible, precisamente, en la lucha contra la pandemia que nos ha tocado vivir. 'Adif en tu móvil' es una buena muestra del considerable avance en la información gratuita sobre la circulación de cercanías, y quisiera recordarles también que, en este marco de mejoras, está prevista la implantación del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, que se incluirá en el anteproyecto de ley de movilidad sostenible y financiación del transporte, para lo cual se hace precisamente imprescindible acelerar la digitalización y facilitar la integración de la información entre todos los modos de transporte en las empresas, administraciones, etcétera. Además, Mitma está desarrollando el punto de acceso nacional de transporte multimodal, que permitirá poner a disposición de terceros la información digitalizada relacionada con la oferta de transporte de viajeros en los distintos ámbitos de movilidad, y esto, sin duda, contribuirá a la creación de nuevos planificadores y otras apps que faciliten información a los usuarios.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 36

En lo que a los servicios de cercanías se refiere, desde finales ya de 2018 Renfe puso en marcha su portal de datos abiertos, ofreciendo así información en tiempo real sobre horarios, vías, etcétera, en núcleos como Barcelona, Madrid o Valencia, y está previsto continuar su extensión al conjunto de núcleos existentes en el país. De todas formas, señorías, tenemos o debemos tener en cuenta que, en el Informe Anual de Seguridad Nacional del año 2016, las infraestructuras relacionadas con el transporte son consideradas como críticas, por lo que la puesta a disposición de datos en el formato Open Source debe ser analizada tanto en su idoneidad como en su viabilidad técnica en términos de seguridad y de confidencialidad y, por supuesto, tener en cuenta los posibles usos que se pueden hacer de todos estos datos.

Por otro lado, quiero comentar —termino, presidente— que considerábamos que no era factible conocer el plazo en el que podría desarrollarse todas estas medidas y por ello hemos propuesto, como comentaba, la transaccional al grupo proponente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra don Rafael Mayoral Perales, por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

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

Nuestro grupo se va a adherir a esta proposición no de ley. Creemos que el proceso de digitalización de las empresas públicas y de la Administración pública son dos herramientas fundamentales para poder abordar el futuro. Pensamos que ese es un elemento fundamental de desarrollo del país. Además, apostamos de forma decidida por el código abierto no solamente con los datos del transporte público, sino en general, ya que creemos que, frente al *software* propietario, necesitamos generar la mayor cantidad de herramientas en código abierto.

Puesto que se ha planteado en esta materia, nosotros vamos a votar a favor porque nos parece correcto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular doña Sol Cruz-Guzmán García tiene usted la palabra.

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

Datos, datos y datos son los que han hecho que carreras como matemáticas y estadística se conviertan en algunas de las más deseadas por los jóvenes españoles, subiendo la nota de corte de manera exponencial. Cómo usar esos datos y gestionar la ingente información que creamos todos los días siendo útil para la sociedad es, sin duda, uno de los grandes retos a los que nos enfrentamos en esta era. La movilidad es la encargada de vertebrar los territorios, humanizándolos con su capacidad de conectar a personas con lugares, y es por esta razón por la que los datos procedentes de la movilidad configuran uno de los ejes principales en el ámbito de las *smart cities*, como bien ha dicho la portavoz de Ciudadanos que nos acerca a esta Comisión esta interesante propuesta, que ya avanzamos, apoyaremos.

Experiencia pionera como la plataforma Fiware en Madrid, Málaga o Sevilla, allá por el año 2012, sirvió para detectar el uso de datos públicos; retos y proyectos de innovación sirvieron para transformar estos datos en nuevas iniciativas y en nuevos servicios públicos. La empresa de transporte de Barcelona o la EMT llevan años haciéndolo, y proyectos como Eccentric y otros permiten implantar soluciones de movilidad sostenibles en zonas periféricas, mejorando los procedimientos de intermodalidad.

Desde la Administración central también se deben poner a disposición pública estos datos del transporte para los desarrolladores y empresas de diferentes ámbitos del sector público, turismo o medioambiental y para los ciudadanos para que tengamos información real y fiable de los transportes del servicio público. En este punto me quiero detener un segundo para hablar de mi provincia, de Sevilla, pero me consta que hablo en nombre del resto de las provincias. En Sevilla, la reducción de frecuencias de cercanías y media distancia ha producido un inmenso perjuicio a los usuarios, cuestionando además la calificación de muchas líneas de OSP. La pandemia no puede ser excusa para la eliminación y reducción de estos servicios que solo están consiguiendo acrecentar los problemas de desigualdad territorial y despoblamiento que tanto preocupa a nuestro grupo y a todos los de esta Cámara. Conocer los datos reales permitirá poder rebatir estos recortes del Ministerio del señor Ábalos con mayor contundencia y rigor.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 37

Por último, nos parece acertado acotar en el tiempo el compromiso que desde esta Comisión se insta al Gobierno de España para que las propuestas que se aprueben en ella no duerman en un cajón el sueño de los justos tras ser aprobadas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Antes de pasar a la votación y como nos falta todavía una de las enmiendas que se han presentado, vamos a hacer un receso de 5 minutos.

Les recuerdo que al finalizar la sesión de hoy tendremos reunión de Mesa y portavoces.

En cinco minutos si podemos, si tenemos la enmienda y se la han podido repartir, votaremos. **(Pausa)**.

### VOTACIONES.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a modificar el orden de votación y vamos a empezar por la proposición de ley número 2. La proposición de ley número 1 la vamos a votar en último lugar.

Votamos la proposición de ley número 2, relativa a impulsar la aplicación, en los aeropuertos españoles y en las líneas aéreas que operan en el territorio español, del protocolo de seguridad de EASA y ECDC para proteger del contagio por COVID a los usuarios y a los trabajadores del transporte aéreo.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; en contra, 9.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición de ley número 3, relativa a la creación de un plan de fomento y a apoyo al transporte discrecional de viajeros. Se vota en los términos de la transaccional presentada.

Se acaba de incorporar el representante del Grupo Mixto. Por tanto, si antes éramos treinta y cuatro, ahora somos treinta y cinco.

Repito que votamos la proposición no de ley número 3.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición de ley número 4 sobre el cambio de denominación de la estación de Fanjul de la red de cercanías de Madrid.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 5; abstenciones, 12.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición de ley número 5, sobre las medidas para incrementar la oferta de vivienda social y asequible. La votación se efectuará en los términos de la transaccional presentada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición de ley número 6, sobre la necesidad de promover la vivienda ecológica. Se vota en los términos de la transaccional presentada.

**Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.

La proposición de ley número 7 no se vota porque no se ha sustanciado hoy.

Votamos la proposición de ley número 8, relativa a la puesta en marcha de un plan de acción inmediato para garantizar la supervivencia del transporte en autobús. Se vota en los términos de la transaccional presentada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición de ley número 9, sobre la publicación en formato Open Source de los datos de los servicios de transporte público. Se vota en los términos de la transaccional presentada.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 289

16 de febrero de 2021

Pág. 38

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La última es la número 1, relativa a la toma de medidas para fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril. Se vota en los términos de la transaccional presentada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Damos por concluida la sesión de hoy. Ruego que los portavoces que se queden para la reunión de Mesa y portavoces.

Se levanta la sesión.

**Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.**