



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES

### SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 1

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ FERNÁNDEZ BLANCO

Sesión celebrada el martes, 16 de febrero de 2021

### ORDEN DEL DÍA

#### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre diversos extremos en relación con la externalización de trabajos por parte de Aena.  
(Núm. exp. 681/000679)  
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)
- Pregunta sobre las previsiones existentes en orden a facilitar información en la web de Renfe y Adif sobre la accesibilidad de las estaciones de ferrocarril de la provincia de Tarragona, con indicación del presupuesto utilizado durante los años 2018 y 2019 para la adecuación y mejora de las mismas en este sentido.  
(Núm. exp. 681/000745)  
Autores: RUFÀ GRÀCIA, JOSEP (GPERB); CASTEL FORT, LAURA (GPERB); AUBÀ FLEIX, MIGUEL JOSÉ (GPERB); y BAILAC ARDANUY, SARA (GPERB)

#### Comparecencias

- Comparecencia del Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. Pedro Saura García, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para explicar la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada.  
(Núm. exp. 713/000125)  
Autor: GOBIERNO

---

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 2

*Se abre la sesión a las doce horas.*

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señorías.

Antes de comenzar quisiera expresar el deseo de esta comisión de recuerdo sentido a todas las víctimas del COVID-19 y de apoyo a todos los familiares y a todos los que lo están pasando mal, tanto sanitaria como económicamente. Y, aunque los tiempos parecen un poquito mejores, quiero hacer desde nuestra comisión un llamamiento a la no relajación. Yo creo que es muy importante que sigamos en guardia y así podremos vencer esta pandemia tan tremenda que estamos padeciendo.

Seguidamente, vamos a comprobar los asistentes, y para ello el letrado irá nombrando a todos los portavoces.

*El señor letrado procede a la comprobación de los señores senadores presentes.*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

A continuación vamos a aprobar el acta de la sesión anterior, que celebramos el 10 de noviembre de 2000. ¿Podemos aprobarla por asentimiento? (*Asentimiento*). Muchas gracias.

## CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

### — PREGUNTA SOBRE DIVERSOS EXTREMOS EN RELACIÓN CON LA EXTERNALIZACIÓN DE TRABAJOS POR PARTE DE AENA.

(Núm. exp. 681/000679)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

El señor PRESIDENTE: Pasamos al siguiente punto: contestación del Gobierno a preguntas. Primera pregunta, sobre diversos extremos en relación con la externalización de trabajos por parte de AENA. El autor es el senador Mulet, que tiene la palabra por un tiempo de tres minutos.

El señor MULET GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Señor Saura, le agradezco mucho su presencia aquí, que espero que sea mucho más frecuente.

Antes de nada, quiero manifestar una queja, porque, tanto respecto a AENA, como a Enaire, incumplen el deber de responder a las preguntas que se formulan en el Senado en sus propios términos, lo que es una tremenda falta de respeto y me obliga continuamente a tener que pedir el amparo de la Presidencia.

Quiero manifestarle, tal y como denuncian sindicatos como ASAE, que tanto en AENA como en Enaire se sigue externalizando al sector privado todo lo que se puede: externalización del personal administrativo de Madrid-Barajas; externalización de las funciones del personal de alta tensión en la central eléctrica 1; externalización de funciones del personal de galerías, centro de transformación y Torres Mega.

El personal de AENA está altamente cualificado y en las subcontratas solo ganan las empresas, porque los trabajadores, como bien sabe, ganan 950 euros al mes, sin ninguna cualificación. No es razonable ni admisible que se quiera externalizar zonas críticas del aeropuerto de Barajas que repercuten en la seguridad: galerías, Torres Mega y centro de transformación, con el peligro que ello conlleva. Si las instalaciones aumentan —nuevas Torres Mega en plataforma o nuevos centros de transformación—, es el momento de que se justifique a Recursos Humanos de AENA la necesidad de aumentar su personal.

AENA perderá unos 600 millones de euros en 2020. ¿Cómo se justifica, por lo tanto, que se siga derrochando dinero en subcontrataciones teniendo personal propio? ¿Queremos volver a las andadas de las subcontrataciones, que, en definitiva, es un trasvase de dinero público al sector privado, todavía más grave ahora, en época de crisis, para con ello justificar los ERE en AENA y Enaire? ¿Qué hay detrás de todos estos expedientes y quién se beneficia? ¿Es conocedor de esto y lo aprueba don Javier Marín San Andrés, director general y consejero ejecutivo de AENA? Y, por cierto, a ver si nombra en Enaire y como presidente de AENA a una persona profesional de la empresa, como, por ejemplo, Javier Marín, y dejan de meter a políticos como Maurici Lucena, que ya ha dicho que se quiere ir.

Esas eran las preguntas. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Mulet.

Para su contestación, tiene la palabra el secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, señor Saura García.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 3

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (Saura García): Gracias, señor presidente. Gracias, señoría.

Las distintas labores de mantenimiento se han realizado desde hace ya muchos años a través de la contratación de expedientes de servicio del personal propio del gestor aeroportuario, en concreto de la plantilla perteneciente a la ocupación de coordinadores técnicos de mantenimiento del aeropuerto. Asimismo, cabe destacar que las exigencias normativas en este ámbito se han ido incrementando en los últimos años, lo que ha generado un aumento de los trabajos de mantenimiento para garantizar el adecuado estado de conservación y funcionamiento de las instalaciones. Existen además otros factores adicionales que han hecho necesario reforzar las tareas de mantenimiento por parte de AENA, como son las instalaciones de alta tensión. El mero uso y el paso del tiempo hacen necesario reforzar los programas de mantenimiento. Las exigencias derivadas de la normativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, requieren modificaciones y adaptación de procedimiento e instrucciones del manejo de la instalación y el aumento y dispersión de los elementos a mantener: nuevos centros de transformación, anillos de distribución, cuadros, etcétera. Estos recursos humanos han permitido que AENA tenga unos resultados en materia de conservación y mantenimiento muy adecuados, como indican las evaluaciones al respecto.

Por tanto, AENA es el primer gestor aeroportuario del mundo, pero, a la par, ha conseguido no solamente mantener, sino incrementar la conservación y el mantenimiento, así como los resultados en conservación y mantenimiento. Por consiguiente, yo creo que usted tendría que mostrar satisfacción porque AENA sea el primer gestor aeroportuario del mundo, y a la par, la conservación y el mantenimiento hayan ido a más.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

En el turno de réplica, el senador Mulet tiene la palabra por tiempo de un minuto.

El señor MULET GARCÍA: Pues no genera ninguna satisfacción que se esté justificando lo injustificable, que es la externalización continua de servicios públicos. Y quiero recordarlo porque vuelve a no reconocer nada de lo que se ha expuesto, como tampoco lo reconoció en febrero de 2019 con el escándalo del director de comunicación, Ruiz López, cuando le pedimos cuenta aquí, en esta Cámara, y luego se vio obligado a cesarlo. Tendremos tiempo, imagino, desgraciadamente, de continuar denunciando las políticas de externalización para engordar el rescate del sector privado en AENA y Enaire.

La semana pasada este grupo registró su comparecencia para que también explique cómo será la nueva política de Enaire; si podrá optar a concursos en el extranjero y no en España; si podrá optar Enaire a las torres privatizadas por José Blanco y Carmen Librero; si podrá optar Enaire a recuperar el SDP que se da en Barajas y no en El Prat; si podrá optar Enaire a los AFIS —servicios de información de vuelo— y a los servicios CNS —de comunicación, navegación y vigilancia—.

Todo lo que hacemos desde esta formación política es defender a los y las trabajadoras de AENA y Enaire, así como al sector público. Ya es hora de que el Gobierno más progresista de la historia revierta las políticas del PP de Ana Pastor y de Vargas y su ruinosa privatización de AENA. Pero con su justificación anterior he visto que van a seguir en la misma línea que el Partido Popular de externalizar y privatizar servicios. Lo lamentamos y aquí estaremos para denunciarlo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

En el turno de dúplica tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Los resultados del gestor en una situación pre-COVID son excelentes y, como digo, usted debería estar contento —porque el 50 % es público— de que los resultados sean excelentes y sea el primer gestor aeroportuario del mundo. Debería estar contento. Pero, a la par, la calidad del servicio ha ido a más. Las evaluaciones de AESA ponen de manifiesto que la calidad del servicio es mayor hoy que ayer. Pero, además, las encuestas a los usuarios ponen de manifiesto que la calidad de los servicios es mejor.

Por tanto, no entiendo su pregunta y no entiendo su inquietud. Es una buena gestión. España tiene un gran gestor. El 51 %, el sector público, tiene unos buenos resultados y, además, estamos a la cabeza del mundo desarrollado en cuanto a la calidad de los servicios que se dan en nuestros aeropuertos y en los aeropuertos de AENA. ¿Dónde están sus dudas? Yo creo que, más bien, usted debería estar satisfecho por esa gestión.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 4

Y si hablamos de Enaire, también le puedo decir que estamos poniendo de manifiesto una buena gestión, una eficiencia en la gestión de los recursos. Por consiguiente, eso lleva a una reducción de tasas, como se viene produciendo estos últimos años; pero, además, en los índices de calidad y de seguridad, Enaire está a la cabeza, en el top de los gestores, de los proveedores de los servicios de aproximación de la Unión Europea. Por consiguiente, yo creo que usted debería estar satisfecho con esa gestión y con esos resultados. Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES EXISTENTES EN ORDEN A FACILITAR INFORMACIÓN EN LA WEB DE RENFE Y ADIF SOBRE LA ACCESIBILIDAD DE LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL DE LA PROVINCIA DE TARRAGONA, CON INDICACIÓN DEL PRESUPUESTO UTILIZADO DURANTE LOS AÑOS 2018 Y 2019 PARA LA ADECUACIÓN Y MEJORA DE LAS MISMAS EN ESTE SENTIDO.

(Núm. exp. 681/000745)

AUTORES: RUFÀ GRÀCIA, JOSEP (GPERB); CASTEL FORT, LAURA (GPERB); AUBÀ FLEIX, MIGUEL JOSÉ (GPERB); Y BAILAC ARDANUY, SARA (GPERB)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta, sobre las previsiones existentes en orden a facilitar información en la web de Renfe y ADIF sobre accesibilidad de las estaciones de ferrocarril de la provincia de Tarragona, con indicación del presupuesto utilizado durante los años 2018 y 2019 para la adecuación y mejora de las mismas en este sentido. Para su formulación tiene la palabra la senadora Bailac Ardanuy.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente. Buenos días, señor secretario de Estado.

Usted hoy nos va a presentar la estrategia de movilidad. Uno de sus ejes es precisamente el acceso de todas las personas a la movilidad, y nosotros hoy le preguntamos por la accesibilidad del ferrocarril en Cataluña y concretamente en la demarcación de Tarragona. Sabemos que hay estaciones que todavía tienen algunos problemas para su accesibilidad, sabemos que todavía circulan algunos trenes que no son accesibles, y por eso queríamos plantearle si su Gobierno se plantea la posibilidad de que en la página web de Renfe se pueda disponer de información sobre la accesibilidad, no solo de las estaciones, sino también de los trenes o de los requisitos que existen en ocasiones para hacer uso de esa accesibilidad en el caso de horarios, de averías y de otras posibles restricciones que puedan existir para el acceso real de todo el mundo, también de las personas con movilidad reducida.

Por eso le preguntamos si tiene previsto el Gobierno la inclusión de esta información en la página web de Renfe y también cuál es el presupuesto que se ha empleado en los años 2018 y 2019 para la adecuación, para asegurar y garantizar la accesibilidad de las estaciones en la provincia de Tarragona a las personas con movilidad reducida.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, esta pregunta está muy relacionada con la estrategia de movilidad segura y sostenible, de la que hablaremos a continuación. Sin querer repetirme, diré que la movilidad para todos es el primer eje de la estrategia. Tiene entre sus objetivos garantizar la accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte, así como fomentar una movilidad inclusiva. Por tanto, en el ferrocarril es una prioridad impulsar la creación de nuevas estaciones y la actuación sobre las existentes, con el objetivo de dotar el sistema de accesibilidad a personas de movilidad reducida, favoreciendo con ello la intermodalidad y mejorando la atención y la información al cliente.

En concreto, respecto a la pregunta que me formula, en la provincia de Tarragona, del total de estaciones, actualmente disponen de itinerario accesible 36 de ellas. Entre las actuaciones de mejora de la accesibilidad realizadas en los años 18 y 19 en las estaciones de la provincia de Tarragona destacan la mejora de la accesibilidad en la estación de Tarragona y la construcción de la nueva estación de Cambrils y

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 5

de la nueva estación de L'Hospitalet de l'Infant. Vamos a continuar en la provincia, y ahora, en una segunda intervención, me gustaría explicarle algunas actuaciones adicionales en la provincia de Tarragona.

Señoría, en cuanto a la información facilitada en materia de accesibilidad, las web de Renfe y ADIF recogen información detallada de las características de accesibilidad y servicios ofrecidos en cada una de las estaciones. En la respuesta por escrito que el ministerio le ha trasladado referenciamos esas direcciones web.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Para el turno de réplica tiene la palabra la senadora Bailac Ardanuy.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Señor secretario de Estado, gracias por su respuesta. Creemos que deben seguir trabajando y haciendo esfuerzos para que el cien por cien de las estaciones en Tarragona puedan ser accesibles y que también lo puedan ser el cien por cien de los trenes para garantizar el acceso a la movilidad segura y sostenible de todas las personas en Tarragona.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Efectivamente, senadora, este es el objetivo. En este sentido estamos trabajando en las estaciones de Salou y El Vendrell, que son las dos estaciones sin itinerario accesible que superan los 750 viajeros al día. En Salou se aprobó en 2020 el proyecto de construcción de la nueva estación, que dispondrá de ese itinerario accesible para una movilidad inclusiva. En cuanto a la estación de El Vendrell, se encuentra actualmente en redacción la especificación técnica del nuevo edículo de acceso a la estación y además está incluida en el Plan 360 de accesibilidad de Renfe. Señorías, somos ambiciosos y la intención es mejorar la accesibilidad de todas las estaciones. Actualmente se está trabajando en los estudios y proyectos para el desarrollo de actuaciones de la mejora de la accesibilidad en diez estaciones de Tarragona. Estas actuaciones están orientadas principalmente a adecuar el paso entre andenes garantizando la accesibilidad a la estación. También se ha determinado la viabilidad de una nueva estación en Bellisens, localizada al sur de Reus, que aumentará la población servida por la red de Rodalies.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

## COMPARECENCIAS

- COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. PEDRO SAURA GARCÍA, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA EXPLICAR LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE Y CONECTADA.

(Núm. exp. 713/000125)

AUTOR: GOBIERNO

El señor PRESIDENTE: Pasamos al punto tercero del orden del día. Comparecencia del secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, don Pedro Saura García, para explicar la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada.

Tiene la palabra el secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (Saura García): Gracias, señor presidente. *(El señor compareciente apoya su intervención con una presentación digital).*



Antes de hablarles de la estrategia de movilidad para el conjunto del Estado, a nuestro juicio muy importante para nuestro país desde el punto de vista social y económico, me gustaría trasladarles el ánimo del Gobierno en cuanto a la necesidad de buscar un gran acuerdo, no solo social y económico, sino también político, para lograr una estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada para sentar las bases de unas infraestructuras del transporte que permitan hacer de la movilidad un derecho. En ese sentido, hago un llamamiento desde el Gobierno a todas las fuerzas políticas para encontrar los puntos de consenso para lograr un gran pacto de Estado en pro de la estrategia de la movilidad. Al hablar de un gran pacto de las infraestructuras en términos de lo que se está hablando en Europa y de lo que se está hablando en la mayoría de los países desarrollados, lo que pedimos es ese gran pacto de Estado por la movilidad segura, sostenible y conectada. Esta es la primera cuestión importante que esta mañana querría trasladarles a ustedes, la búsqueda del consenso, al que el Gobierno está abierto.

La prioridad de la política de transporte en nuestro país, como en cualquier economía desarrollada, pasa, en el corto plazo, por la recuperación económica, el impulso de la actividad económica y, en definitiva, la creación de empleo. Este sería el primer gran objetivo. El segundo gran objetivo es, evidentemente, la lucha contra el cambio climático, el aumento de la productividad, el crecimiento económico y el fortalecimiento del Estado del bienestar, porque cuando hacemos de la movilidad un derecho contribuimos a la cohesión territorial y social.

El Gobierno piensa que si no se acierta en esta estrategia, si no se acierta en la política de transporte, no vamos a conseguir los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero, no vamos a conseguir los objetivos de productividad de nuestro país, no vamos a conseguir los objetivos de cohesión social y territorial. Por tanto, cuando acertamos en materia de movilidad acertamos en esos grandes objetivos a largo plazo. Por consiguiente, la política de transporte del Ministerio de Transportes, muy ligada a esta estrategia de movilidad, trata de ser anticíclica y transformadora, porque ello nos permite salir cuanto antes de esta crisis económica que estamos viviendo y también conseguir que el multiplicador fiscal sea el mayor posible, en la medida en que los recursos destinados sean verdaderamente transformadores. Para ello necesitamos financiar proyectos maduros y rentables social y económicamente que permitan tener unos retornos económicos que nos lleven a un incremento de la productividad del país y a un incremento del crecimiento, no solo real sino también potencial, de nuestra economía.

Entendemos en el ministerio —pero no solamente en el ministerio, porque esta estrategia de movilidad está alineada con la política europea de movilidad, como veremos a continuación— que la política de infraestructuras del transporte es el caso de un éxito para nuestro país. En el periodo 1978-2018 hemos multiplicado por tres el *stock* de capital público en infraestructuras del transporte, ha habido una convergencia con Europa en tamaño y en calidad y también ha contribuido a la cohesión territorial y al crecimiento económico. Pero mantener una inercia que no implique una reflexión de lo que estamos haciendo podría llevar a una reducción de los rendimientos de la inversión que hemos realizado, a unos rendimientos decrecientes de ese capital invertido; a una menor productividad, de acuerdo con la inversión que hemos realizado, y a una baja rentabilidad económica y social, como pone de manifiesto el Tribunal de Cuentas Europeo, y si no conseguimos un cambio modal en los modos de transporte, podría llevar a no reducir las ya elevadas emisiones de gases de efecto invernadero y de todo tipo de partículas contaminantes.

Evidentemente, esta estrategia de movilidad está alineada con los grandes acuerdos internacionales, como son la Agenda 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible, el Acuerdo de París sobre el Clima, el Pacto Verde Europeo y la Agenda Digital. Muy recientemente la Comisión Europea ha aprobado una estrategia: Europa en movimiento, que es una agenda por una movilidad segura, limpia y conectada. Por tanto, yo creo que el paraguas regulatorio y de objetivos internacionales es perfectamente compatible con esta estrategia que ya les presenté a los señores y señoras diputadas en el Congreso, y que también presento en esta Comisión de Transportes a sus señorías. En definitiva, prácticamente hacemos una presentación similar a la que hicimos en el Congreso, buscando el acuerdo social, sobre todo político, de todas las fuerzas políticas representadas en el arco parlamentario.

Todo ello también está alineado con las recomendaciones que recientemente la autoridad fiscal acaba de hacer en un *spending review*, previo encargo del Gobierno de España, sobre la evaluación de las infraestructuras del transporte. Las principales recomendaciones de la autoridad fiscal son: la necesidad de establecer una estrategia de movilidad; priorizar las inversiones teniendo en cuenta las necesidades de movilidad y los beneficios socioeconómicos; el refuerzo del servicio de cercanías, que transporta el 90 % de los usuarios, y fortalecer la consulta pública; es decir, tener en cuenta la opinión de los usuarios en materia de diseño y planificación de las infraestructuras. En relación con esta estrategia, el ministerio está llevando un diálogo abierto, de tal manera que entre septiembre y diciembre hemos organizado más

de cien eventos: laboratorio de ideas, encuestas, boletines etc. Además, ya hemos comenzado a trabajar en la ley de movilidad y financiación del transporte, para la que ha finalizado el plazo de participación pública previa: cuatro meses de proceso de participación y más de trescientas aportaciones. Para esta ley que vendrá a las Cortes Generales, al Congreso y al Senado, también pedimos un gran acuerdo político, un gran pacto por las infraestructuras del transporte.

Los principios rectores que inspiran la estrategia de movilidad son bien sencillos y yo creo que compartidos por todas las fuerzas que estamos en el Congreso y en el Senado: que el usuario sea el centro de las decisiones. Las infraestructuras son un medio, no son el fin. El fin es el usuario y, por consiguiente, después del nivel de inversión que hemos realizado en nuestro país debemos tratar de conectar bien todas las infraestructuras, en la medida que también está en marcha una revolución tecnológica, la digital, que nos permite utilizar de manera holística todos los medios de transporte.

Poniendo al usuario y a la economía como centro y a las infraestructuras como medio, nuestras prioridades a la hora de invertir tienen que ser la seguridad, la conservación y el mantenimiento del volumen de inversión en infraestructuras sostenibles, que hemos hecho en nuestro país desde principios de los noventa; una movilidad cotidiana, pensar en la movilidad cotidiana en la que hay más usuarios; la intermodalidad, una gestión integral de todos los modos, modelos de transporte, y la digitalización, de tal manera que los datos nos ayuden a conectar mejor la demanda con la oferta de transporte.

Esa estrategia tiene 9 ejes estratégicos, 40 líneas de actuación y 150 medidas. Entre los ejes estratégicos habría que destacar la movilidad para todos; nuevas políticas inversoras; movilidad segura; movilidad de bajas emisiones; movilidad inteligente; cadena logística intermodal inteligente; conexión con Europa y el mundo; mayor interoperabilidad de las inversiones que hemos hecho en nuestro país; incluir los aspectos sociales de género y laborales y una evolución y transformación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Voy relativamente rápido en mi exposición. Les he hablado de un pacto, les he hablado de un gran acuerdo, pero queremos también escuchar sus puntos de vista justamente para enriquecer esta estrategia de movilidad y que no sea solo un monólogo por mi parte.

En esta transparencia les cuento en qué situación nos encontramos. En cuanto a la ley de movilidad y financiación del transporte, queremos llevar el anteproyecto al Consejo de Ministros a mediados de este año para que pueda llegar a las Cámaras, tanto al Congreso como al Senado, lo antes posible.

Insisto en que tanto la estrategia de movilidad como la ley se han incluido en el Plan nacional de recuperación, transformación y resiliencia como hitos, como reformas de obligado cumplimiento, para, de esa manera, también conseguir fondos europeos. Detrás de las palabras, detrás de los objetivos, tiene que haber recursos económicos, y los recursos económicos se han empezado a implementar ya en los Presupuestos Generales del Estado y en el Plan de recuperación y resiliencia, del que estamos hablando con la Comisión Europea y también dialogando con los agentes económicos y sociales, con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos. En ese sentido, para esta estrategia estimamos que la inversión prevista de esos fondos se situaría en torno a los 11 000 millones de euros.

Ya en los presupuestos que pasaron por esta Cámara y que analizamos, les mostré esta transparencia, que está alineada con la estrategia de movilidad, donde el ferrocarril es el protagonista de las inversiones, con un incremento en los presupuestos en vigor del 38 %, donde el incremento en la red convencional es de un 112 %, donde la alta velocidad también crece, donde las inversiones de Renfe son importantes y las obligaciones de servicio público ferroviarias son de 1200 millones de euros. Es importante esto de las obligaciones de servicio público y conviene hacer pedagogía en este sentido. El gasto de los contribuyentes españoles son inversiones que van a las líneas que no son sostenibles financieramente pero que tienen unos precios asequibles. Anualmente, el Gobierno español, a través de los contribuyentes, invierte 1200 millones de euros para las obligaciones de servicio público de cercanías.

Si continuamos con los presupuestos, ya conocen ustedes nuestros objetivos y los recursos que hemos destinado, que están relacionados con la estrategia de movilidad. No voy a insistir, porque ya conocen la inversión que tiene prevista Renfe en cercanías, en ancho métrico, en media distancia, en Avant —3200 millones de euros, en concreto, en trenes de cercanías—. Esto ya lo hemos explicado y tiene una traducción en los presupuestos del año 2021, como tiene una traducción en el incremento de la dotación de carreteras al servicio de la inversión de carreteras, con un incremento del 15 % y la conservación, que crece casi un 60 %, 1240 millones de euros en conservación de carreteras. ¿Es insuficiente? Sí, pero es casi un 60 % más que la anterior. Han crecido todos los modos: el marítimo, el aéreo —aquí están las transparencias—. Podemos hablar de ello ahora en el cambio de impresiones que tengamos con sus señorías, para conseguir el objetivo de intermodalidad, de seguridad, de digitalización, de operatividad que nos hemos marcado en la estrategia de movilidad sostenible y segura.

Por supuesto, el sector privado juega un papel importante, de tal manera que en la nueva política de transporte y en el presupuesto para este año, alineado con la estrategia de movilidad, hay 1000 millones de euros destinados a empresas, comunidades autónomas y ayuntamientos, que es una novedad en la política de transporte de nuestro país; 600 millones destinados a la digitalización y también a hacer un transporte más sostenible, dirigido, como digo, a las empresas de transporte. Hablaremos de eso a continuación.

Me gustaría detenerme en esta transparencia porque está relacionando muy directamente la estrategia de movilidad con los fondos *next generation* y con el Plan de recuperación de nuestro país. En ese sentido, el Ministerio de Transportes va a destinar, con esos fondos y para esta estrategia, en torno a 4100 millones de euros a la movilidad urbana y metropolitana; es decir, al desarrollo de zonas de bajas emisiones, a la transformación del transporte urbano, así como al desarrollo de infraestructuras de cercanías ferroviarias. Además de lo que destinamos de los Presupuestos Generales del Estado, estos 4100 millones de euros de fondos irán destinados a la movilidad urbana y metropolitana.

Para completar la red transeuropea de transporte europeo, estamos hablando con la Comisión de destinar 6000 millones de euros para la construcción de un espacio único europeo de transporte, impulsando la red transeuropea de transporte ferroviario y el cielo único europeo; inversiones para la digitalización y mejora de la seguridad en la red ferroviaria y viaria; el desarrollo de terminales intermodales y logísticas; el acceso a puertos y actuaciones para la mejora de la sostenibilidad y la digitalización de su interior, así como el apoyo para una cadena logística sostenible y digital. Por tanto, se trata de un programa de ayudas para empresas públicas y privadas con el objetivo de impulsar la digitalización y la sostenibilidad en el transporte de mercancías, 800 millones de euros, en torno a 1000 millones de euros. Esto tendrá un efecto multiplicador y generará un impacto significativo sobre el PIB y el empleo: en torno a 18 000 millones de euros en nuestro PIB y 250 000 empleos, porque cuanto más transformadora sea la inversión, cuanto más rentabilidad tenga la inversión, la repercusión en el PIB y en el empleo será mayor. Este es el contexto.

Señorías, termino reiterando el ofrecimiento que les hice al comienzo de mi intervención. España necesita grandes acuerdos de país en muchos aspectos, también en materia de infraestructuras del transporte y de manera prioritaria. Su efecto sobre la emisión de gases de efecto invernadero es muy importante, cercano al 30 %. Si no se tiene éxito aquí, no sé si tendrá éxito en la reducción de gases para el conjunto de la economía; si no se tiene éxito aquí, en el transporte, en la movilidad, no se va a tener éxito en el incremento de la productividad; si no se tiene éxito aquí, no sé tendrá éxito en la reducción de las desigualdades en nuestro país. Por tanto, apelo al acuerdo y al consenso. Exactamente lo mismo les dije a los señores diputados en el Congreso de los Diputados hace unos meses.

Nada más. Quedo a su disposición. Escucharé atentamente sus apreciaciones.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, secretario de Estado.

En el turno de portavoces, por el Grupo Mixto tiene la palabra el senador Sánchez-Garnica.

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Buenos días, señor presidente.

Señor secretario de Estado, gracias por venir a esta Cámara de representación territorial y por la exposición tan gráfica que nos ha hecho, que contiene un planteamiento teórico y de buenas intenciones que apoyamos.

Por supuesto, el Partido Aragonés, desde Aragón, apostará por el pacto, como apuesta por la necesidad de acuerdos para poner en marcha las necesarias medidas que contiene el plan que nos ha presentado, con el que estamos de acuerdo. Mientras tanto, quiero recordarle —aunque seguro que lo sabe— que la ubicación estratégica de Aragón en España y en Europa, así como sus posibilidades, sus riquezas naturales y su organización territorial peculiar, vertebradora del territorio, nos obliga a seguir desarrollando la logística, a servir de plataforma de importantes empresas punteras, a abrir los Pirineos por Aragón y a potenciar el eje cantábrico-mediterráneo —por cierto, quiero felicitar al ministerio por la publicación ayer en el *Boletín Oficial del Estado* del tramo de ferrocarril Zaragoza-Teruel, que puede ser un avance muy importante para el futuro; es un primer paso, necesario y muy importante—; también la salida definitiva del Bajo Aragón al mar y la mejora de la comunicación rodada entre Teruel y Madrid por la autovía Monreal-Alcolea.

La ubicación estratégica de Aragón nos obliga también a valorizar las infraestructuras de transporte por carretera y por ferrocarril suficientes que permitan llegar a cualquier sitio lo más rápido posible, ya que sin infraestructuras dignas no se puede combatir la despoblación y no se puede conseguir el objetivo de cohesionar España. Tenemos que cohesionar el Estado, y el Estado se cohesiona cuando hay infraestructuras que unen y no separan territorios. En ese sentido, señor secretario de Estado, el Partido



Aragonés ha defendido, defiende y va a defender la necesidad de convertir a Zaragoza en un centro neurálgico de transporte intermodal con Europa, que también se están dando pasos en esa línea. Por ello consideramos —se desprende del propio plan, los Presupuestos Generales del Estado lo contemplan, y yo creo que es voluntad del ministerio— que hay que impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril, por dos razones: por la efectiva reducción de las emisiones CO<sub>2</sub> y la reducción de costes y para favorecer la competitividad de nuestra industria y nuestras producciones agrarias. En ese sentido, dos medidas deben adoptarse: a corto plazo, establecer un sistema de subvenciones al transporte de exportación desde cualquier punto de la Península hasta la frontera francesa y, a medio y largo plazo, recuperar la prioridad europea del corredor 16, impulsando, en primer lugar, el corredor de mercancías Zaragoza-París y, como culminación de ese proyecto, la tercera vía de conexión con Europa por la travesía central como medio idóneo para vertebrar el territorio de la España interior.

Nos gustaría saber cuál es su posición sobre todas estas cuestiones, aunque, vuelvo a repetir, el ministerio ya está dando pasos en esta línea y estoy seguro de que coincidiremos.

Por otra parte, quiero transmitir la inquietud de Teruel Existe, compartida por el Partido Aragonés, sobre el estudio de cómo el ferrocarril convencional puede servir para mejorar la vertebración de la España rural; de cómo se debe mantener y mejorar la red actual, y de cómo se pueden generar nuevos ejes para que se vertebren y movilicen personas y mercancías.

Por último, señor secretario de Estado, si es tan amable, nos gustaría saber cuál es la voluntad del Gobierno sobre el impulso de la A-68.

Muchas gracias por su intervención. Vuelvo a reiterar que el plan que usted plantea es a medio y largo plazo. Esperamos contribuir a su desarrollo y, por supuesto, hacer, desde la modestia del Partido Aragonés y Aragón, todo lo posible para que se impulsen las medidas que en él se contienen.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Sánchez-Garnica.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado Junts per Catalunya-Coalición Canaria/Partido Nacionalista Canario, no hay presente ningún portavoz.

Por el Grupo Izquierda Confederal (Adelante Andalucía, Más per Mallorca, Más Madrid, Compromís, Geroa Bai y Catalunya en Comú Podem), tiene la palabra la senadora González Modino.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bienvenido de nuevo, señor secretario de Estado.

Quiero empezar pidiendo disculpas por llegar tarde, pero hay dos comisiones simultáneamente, de las que soy portavoz, con lo cual estoy haciendo un juego de malabares con mi compañero el senador Mulet para atender las dos comisiones. Me he perdido el inicio de su comparecencia, señor secretario de Estado, pero había repasado lo que dijo en el Congreso y, más o menos, puedo intuir por dónde van las líneas generales.

En primer lugar, quiero decirle que valoro mucho el uso de la tecnología que hace usted cuando habla. Es la segunda vez que tengo la oportunidad de escucharle en esta Cámara y es la segunda vez que tengo oportunidad de decírselo; lo pongo en valor. He sido docente durante mucho tiempo y acostumbrarnos todas y todos al uso de la tecnología añade beneficio y calidad a lo que una persona está exponiendo.

En segundo lugar, también con carácter general, compartimos en su formulación y en sus líneas generales y teóricas el discurso que hace usted y que plantea el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en esta estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada con el horizonte 2030. Sobre la concreción práctica, a continuación intentaré expresarle alguna duda o inquietud, pero su conceptualización, las definiciones que se plantean y el nexo que vincula el discurso que hace el Estado con el que hace el conjunto de la Unión Europea es imprescindible, porque estas estrategias no pueden ser compartimentadas por diferentes Estados, sino que tienen que ser una estrategia de conjunto en la Unión Europea, cuando además la Unión Europea va a ser un nutriente de recursos para llevar a cabo las estrategias de movilidad. No se trata de que la estrategia de movilidad sea una política, sino a la inversa, la política de movilidad es una política estratégica para el bienestar de una comunidad, entiéndase el Estado, no necesariamente comunidades territoriales, sobre las que después, si tengo un poquito de tiempo, diré algo. Es fundamental porque tiene que ver con el bienestar de la ciudadanía, con su conexión. Asimismo, tiene un efecto arrastre en la economía. Usted ha hablado de la productividad, de los efectos sobre el empleo. Además, tiene efectos sobre la igualdad entre las ciudadanas y los ciudadanos, independientemente de los territorios en los que vivan, y tiene un efecto fundamental en la necesidad de cambiar el modelo productivo

que tenemos en algunas comunidades, ahora sí, territoriales del conjunto del Estado, como es el caso de Andalucía.

Nuestra apuesta por el transporte público, en concreto por el ferrocarril, es también estratégica. En ese sentido, las decisiones que se toman desde el ministerio, aunque en algún caso podamos criticar o preguntar sobre ellas, van encaminadas a redundar en beneficio de la ciudadanía, no tienen ningún otro interés ni ningún otro objetivo más que ese.

Con carácter general, en esta estrategia del horizonte 2030, queremos pedirle que no se queden atrás las áreas rurales. Los componentes del Grupo Izquierda Confederal provenimos de diferentes territorios del Estado, pero en todas las comunidades tenemos zonas rurales y queremos que cuenten también los núcleos de población dispersos, así como los territorios que sufren el fenómeno de la despoblación. Desde nuestro punto de vista, es necesario tenerlos en cuenta. El transporte público es fundamental para estas zonas para su desarrollo, su economía, su bienestar y para fijar la población. Las políticas de transporte no pueden centrarse únicamente en las grandes ciudades y en las áreas metropolitanas, siendo necesario; no les resto un ápice de interés, pero entendemos que también hay que tener el foco puesto en las zonas rurales que sufren la despoblación.

Voy a poner ejemplos concretos de este aislamiento en algunas zonas: en el caso concreto de Andalucía nos preocupa la movilidad en áreas de Granada. Hemos tenido ocasión de hablar de esta circunstancia y en algún momento tuvimos la buena noticia de que el ministro anunció en Granada la puesta en marcha del estudio de viabilidad para la línea Guadix-Baza-Almanzora. Si usted nos pudiera concretar en qué estado está se lo agradecería, porque en la comarca del norte de la provincia de Granada lo están esperando como agua de mayo. El anuncio del ministro se ha tomado como un compromiso, por lo que nos gustaría, si es posible, que nos concretara en qué estado está. Jaén y Almería, dentro de la Comunidad Autónoma de Andalucía, son territorios que necesitan la estrategia de movilidad, la política de movilidad, el ferrocarril convencional, no solo de alta velocidad, sino de media distancia y cercanías.

El objetivo de los fondos es el cambio de modelo productivo y el objetivo temporal es la movilidad, la accesibilidad y la conectividad de los ciudadanos y del territorio. En este sentido, nos preocupa el debate abierto entre la viabilidad del corredor mediterráneo y del corredor central. No debería ser una disyuntiva, señor secretario de Estado. No es una estrategia que ustedes impulsen, es algo que se encuentran o algo que ocurre, pero le rogaríamos que pusieran claridad en este debate. No creemos que haya que optar por uno u otro, al contrario, en Andalucía necesitamos los dos: el corredor central, por lo que afecta a la salida del puerto de Algeciras, y el corredor mediterráneo, porque vincula todo el oriente de Andalucía hasta llegar a Europa. Nos preocupa que se produzcan este tipo de debates y le agradeceríamos alguna noticia cierta y claridad en boca de quienes tienen la responsabilidad de gestionar estas tareas.

Permítanme comentar un par de cosas más sobre otras comunidades autónomas en las que también tenemos representantes en el Grupo Izquierda Confederal. En concreto, en el País Valenciano nos preocupan las obras de reparación en la línea Utiel-Cuenca-Aranjuez y el regreso del servicio de trenes regionales Valencia-Aranjuez en el menor tiempo posible. Parece que hay una escasa inversión en esa línea, con lo cual el estado de la vía es bastante deficitario y obliga a una velocidad de marcha en los trenes inferior a 60 kilómetros por hora. Los daños de Filomena han complicado más la situación. Le agradeceríamos que nos diera alguna noticia al respecto.

En cuanto a Navarra, también apuesta por el tren; todos los componentes del Grupo Izquierda Confederal tenemos clara la importancia del ferrocarril. ¿Hay alguna fecha aproximada para el tren de altas prestaciones en la Comunidad de Navarra? Según prometió el anterior Gobierno del Partido Popular, iba a estar en el 2023. Nos gustaría que los responsables actuales del ministerio nos dieran alguna fecha concreta.

Respecto a las obras de salida en la AP-68 desde Lodosa en dirección a Bilbao, su inicio fue pactado en el debate de los Presupuestos Generales del Estado por mi compañero el senador de Geroa Bai con el Ministerio de Hacienda. Existe un compromiso y nos gustaría tener alguna información al respecto.

Quiero agradecer su intervención, y a ver si es posible que estas concreciones que tienen que ver con los territorios, en esta Cámara territorial pudieran ser respondidas en el siguiente turno.

Gracias, presidente. Gracias, señor secretario de Estado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora González Modino.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el senador Argüeso Torres.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor Saura. Le agradecemos enormemente que haya comparecido en esta comisión, pero le rogaríamos que en lo sucesivo no viniera con el tiempo tan tasado y así podríamos tratar otras

cuestiones que son del interés de muchos españoles, como, por ejemplo, las infraestructuras ferroviarias de la Región de Murcia, que tanto vienen padeciendo los murcianos con paciencia desde hace tiempo, no solamente con su Gobierno, sino con anteriores.

Señor Saura, en el primer eje de su estrategia de movilidad, encontramos la primera línea de actuación sobre planificación de la movilidad sostenible. Siento decirle que mi grupo parlamentario lamenta que en este punto no hayan sido ustedes algo más ambiciosos. Al hablar de planificación de la movilidad estamos impacientes y deseamos ver una metodología de evaluación, una agencia independiente encargada de priorizar y determinar la viabilidad y la rentabilidad socioeconómica de las inversiones. Sin embargo, ustedes nos presentan tres actuaciones: un inventario de planes, estrategias y buenas prácticas; recomendaciones para estudios de movilidad y su consideración en planes urbanísticos, así como el fomento de los planes de movilidad urbana sostenible y su integración con el planeamiento. Estas tres líneas de trabajo no cumplen con los requisitos que deseáramos nosotros y que debe tener la estrategia de planificación del ministerio, no solo porque deja lugar a la discrecionalidad, sino porque no establece las reglas de juego del uso de los recursos públicos para inversión en infraestructuras o servicios de movilidad.

Quiero recordar de nuevo en esta comisión que ustedes tienen las herramientas: una oficina nacional de evaluación, dependiente orgánicamente del Ministerio de Hacienda, que fue creada por y para la evaluación de inversiones y políticas públicas con el objetivo de maximizar el retorno de la sociedad de inversiones. Sin embargo, la ONE sigue sin recursos, sin medios humanos y materiales para llevar a cabo su cometido, no porque no haya recursos disponibles, sino porque mucho nos tememos que su compromiso con la planificación y la evaluación no está al nivel que quiere hacer creer en su documento de estrategia.

Incluso la Airef se refirió a este mismo punto en su estudio, en el que propone, y abro comillas, que aquellos proyectos con un alto umbral de inversión se sometan a una segunda evaluación independiente para prever sus costes, la gestión de los riesgos y su gobernanza, además de a una evaluación *ex post* de los principales tipos de infraestructuras para continuar incrementando el conocimiento sobre sus efectos económicos y territoriales, y cierro comillas. Por ello, apostamos por actuaciones en dos vías: por un lado, un pacto nacional por la movilidad y el transporte y, por otro, una apuesta irrenunciable por la evaluación a través de la ONE.

Sobre el primer punto, bien es sabido el posicionamiento de mi grupo al respecto, y creemos que es esencial una planificación de las infraestructuras vinculadas al transporte que pueda responder a una realidad cada vez más compleja, que requiere de un enfoque holístico, geográficamente global y multidisciplinar para conseguir un modelo productivo sostenible en términos sociales, medioambientales y económicos. Para conseguirlo, entendemos que es preciso revisar los criterios decisores de la planificación de infraestructuras, incorporando un decidido enfoque multidisciplinar y apostando por la innovación para aprovechar las nuevas posibilidades tecnológicas y técnicas. Por ello, creemos que España debe evolucionar en su actual modelo de planificación para que la red de infraestructuras suponga un elemento vertebrador del país a largo plazo, que supere una visión de corto plazo propia de las constantes modificaciones de directrices estratégicas que se producen con cada cambio de Gobierno y que esta estrategia no garantiza.

Por otro lado, se hace una apuesta por la evaluación a través de una oficina, la ONE, como organismo independiente que seleccione las actuaciones que constituirán el plan optimizando el retorno de las inversiones a llevar a cabo de acuerdo con los criterios preestablecidos: medioambientales, sociales, de ordenación del territorio, técnicos, tecnológicos y económicos; además, se ha de evaluar el grado de cumplimiento del mismo de forma anual, lo que llamaríamos el control *ex post* de la programación, y, por último, se han de proponer los ajustes anuales de planificación que sean precisos para alcanzar los objetivos fijados dentro del pacto.

La combinación de ambas actuaciones resultaría en un modelo exitoso, sostenible y de futuro. Sin embargo, muchas de las características que acabo de describir no se encuentran en su estrategia. En este punto, en lo que respecta a la utilización de los fondos europeos, queremos incidir en la necesidad de evaluar la rentabilidad socioeconómica de los proyectos a través de un análisis coste-beneficio, no solo como un modo de justificar los requerimientos de una rentabilidad mínima exigida por la Unión Europea y el Banco Europeo de Inversiones para asignar los fondos europeos después de redactar y, en algún caso, ejecutar el proyecto, sino antes de la toma de decisión para conocer cuál es el retorno social de la ejecución de esa actuación y para establecer prioridades entre la cartera de proyectos a desarrollar.

Otro asunto del que me gustaría comentarle nuestra visión es el sistema de gobernanza de la movilidad. Es fundamental que las administraciones trabajen conjuntamente y ofrezcan a los ciudadanos un servicio integrado en lo que respecta al transporte público y una visión conjunta en lo que se refiere a la planificación de las infraestructuras, independientemente de la Administración encargada de su gestión. En esta línea

también se ha expresado la Airef en su evaluación de los servicios de transporte. Y, respeto a las cercanías, entendemos que la movilidad en los entornos urbanos y metropolitanos en los que se desarrollan las redes de cercanías tiene que estar totalmente coordinada con el resto de los modos que participan de la movilidad con base en el Plan de movilidad urbana sostenible exigido en la Ley 2/2011, de 4 de marzo. Este Plan de movilidad urbana sostenible debería desarrollarse de modo coordinado a través de lo que la Airef denomina un consorcio o autoridad de transporte público que se cree en cada ámbito de actuación urbana y metropolitana. En sus propias palabras, y abro comillas, se propone acometer un proceso de reflexión sobre el mejor reparto de competencias en el transporte metropolitano y acerca de la operatividad y eficiencia de mantener sistemas ferroviarios independientes en las mismas áreas metropolitanas, y cierro comillas. Sin perder de vista el objetivo de que la movilidad debe ser diseñada para facilitar el movimiento de personas o bienes del modo más coordinado y eficiente posible y las competencias de cada Administración, ya sea local, autonómica o estatal, se debe poner al servicio de este objetivo, pero es necesario puntualizar que la infraestructura ferroviaria que sirve a los trenes de cercanías en general también sirve a trenes de media y larga distancia, por lo que será necesario coordinar todos los servicios que utilizan las infraestructuras ferroviarias de modo que sean compatibles con el objetivo perseguido por cada uno de esos servicios.

El tercer punto que nos gustaría tratar es el de los mecanismos de coordinación y planificación presupuestaria a corto y medio plazo. En el eje segundo de su estrategia de movilidad se definen las nuevas políticas inversoras. Es fundamental que el ministerio al cual usted representa publique y apruebe la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras, en la que se establezca un marco general de prioridades y financiero, y debería estar basada en la eficiencia económica y social y en la financiación sostenible del sistema ferroviario y realizarse con una perspectiva intermodal para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte. Las actuaciones deberán garantizar un uso, suministro y desarrollo óptimo y eficiente de la infraestructura, y asegurar, al mismo tiempo, el equilibrio financiero de acuerdo con la capacidad de financiación de los administradores de la infraestructura. Por ello, en todas las actuaciones sería necesario que se incluyeran planes de inversión y financiación que han de ser justificados cumpliendo los objetivos mencionados.

Por otro lado —y ya termino, señor presidente—, los estudios informativos que deben ser aprobados por el Ministerio de Transportes han de ser coherentes con la movilidad y, en su desarrollo en proyectos de construcción y ejecución de las obras, con las inversiones y los convenios suscritos con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Argüeso Torres.

Por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra la senadora Vaquero Montero.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente. *Egun on*, buenos días a todos y a todas.

En primer lugar, quisiera agradecer al secretario de Estado, al señor Saura, su exposición sobre la estrategia de movilidad segura, conectada y sostenible que el Gobierno está elaborando y, si mis apuntes son correctos, aprobará este primer semestre del año en Consejo de Ministros. Nos ha hablado de la necesidad de consensos y de pactos por una movilidad sostenible, segura y conectada, de los objetivos que persigue el Gobierno, de la necesidad de que la política de transporte sea transformadora para crear empleo y riqueza y del necesario cambio de paradigma que supone pasar de la inversión en infraestructuras del transporte a inversiones en la movilidad. Podemos estar de acuerdo, como usted ha dicho, con casi todos los objetivos marcados, con la necesidad del cambio de paradigma, con pasar de las inversiones en infraestructuras a inversiones en la movilidad, con poner a la persona en el centro de estas políticas y siempre con un triple objetivo: el beneficio social, económico y medioambiental. Con lo que no podemos estar de acuerdo es con la concepción del sistema radial de transporte del Estado, con la no convergencia con Europa, con las políticas e inversiones que se realizaron en el siglo pasado y tampoco con las que se están haciendo o con las prioridades que se están marcando en la actualidad.

El Estado tiene un gran reto para cumplir con los objetivos marcados, con el cambio de paradigma del que usted ha hablado —pasar de la inversión en infraestructuras a las inversiones en movilidad—, aunque se necesita otro gran cambio de paradigma en la política de transporte; se necesita una política de inversión en infraestructuras orientada a la construcción de la nación española, es decir, un sistema de conexiones radiales que comienza y termina en Madrid en todas las infraestructuras, en carreteras, en ferrocarriles, incluso en el sistema aeroportuario. Eso tiene que cambiar. No voy a alargar mi intervención poniendo



ejemplos de tramos de alta velocidad ya ejecutados que no obedecen a una verdadera estrategia de movilidad, mientras que, por otro lado, existen ejes estratégicos que forman parte de la Red Transeuropea del Transporte, como es el eje atlántico, sin ejecutar; ejes que nos unen con Europa y que abarcan los flujos de larga distancia más importantes de la red básica, que son enlaces transfronterizos europeos y multimodales, tal y como pone en valor la estrategia de movilidad que ustedes defienden, y que tienen una importante financiación europea.

La estrategia necesitará de consensos —estamos de acuerdo con usted—, de consensos amplios y duraderos en el tiempo, porque una estrategia de movilidad no se diseña de un día para otro. No se cambia el modelo de transporte sin una estrategia consensuada, ya que su cambio abarcará esta legislatura y muchas legislaturas más. También serán necesarios fondos y también será necesaria la ejecución de esa estrategia. Hablamos de consensos entre diferentes opciones políticas, entre administraciones públicas, empresas privadas y también con las comunidades autónomas; consensos con respeto competencial. Entiendo que la estrategia tiene que partir del consenso y de ese respeto, y la pregunta es cómo se está trabajando esa estrategia para que confluya el respeto con quienes también tienen competencia en movilidad.

En cuanto a la estrategia con fondos, ha hecho referencia a los Presupuestos Generales del Estado y a los fondos europeos. Hoy ha hablado de 11 000 millones provenientes de Europa en tres años. Se ha ampliado un poco la partida de hace dos meses; en el Congreso hablaba de 10 400, hoy habla de 11 000 millones provenientes de Europa, que serán incrementados hasta los 18 000. Entiendo que las administraciones públicas y el Estado se comprometen a ampliar estas inversiones. Parte de estos fondos se destinará a la movilidad sostenible en entornos metropolitanos, en entornos urbanos, y a mejorar la seguridad. En este punto, tenemos pendientes numerosas obras en estaciones, pasos a nivel, playas y vías en la comunidad autónoma vasca, y algunas que se arrastran de otros acuerdos presupuestarios a este, inversiones por la movilidad segura y sostenible que nacieron fruto del consenso, consenso que hoy ha puesto usted en valor, para las que inicialmente había fondos pero que no han acabado de ejecutarse. Vigilaremos e insistiremos para que, durante este período, estos acuerdos y los nuevos recogidos en el presupuesto del 2021 se vayan materializando. Son mejoras, como usted bien sabe, que afectan a personas, a su calidad de vida, a su día a día, y suponen mejoras urbanísticas en muchos de estos municipios en los que su crecimiento está condicionado por el paso del tren, como es el caso de Zalla, de Beasáin, de Ordizia o como en el caso de mi municipio, Urnieta, que no acaba de ver finalizada la estación de tren y el paso a nivel, que ya ha sido acordado y presupuestado. Estamos hablando, en definitiva, de obras para una movilidad segura, conectada y sostenible de municipios como Amurrio, Anoeta, Alegia, Lezo, Errenteria, Andoain, Legazpi, Güeñes, Zorroza, Ortuella, Carranza y Balmaseda, entre otros. Estaremos vigilantes, como le hemos dicho, para que la ejecución de estos compromisos se materialice.

Son necesarios los consensos —y vuelvo a los consensos, a los que usted ha hecho referencia—, los fondos suficientes y también la ejecución. De ahí que he de incidir en la importante financiación europea con la que va a contar la estrategia de movilidad. Es importante que haya financiación, ya lo he dicho antes, pero la financiación tiene que ir acompañada de la ejecución. Y es que la Y vasca, el eje atlántico, cuenta con financiación europea, con fondos europeos que se han ido perdiendo por su no ejecución. En el periodo 2007-2013, únicamente se pudo conseguir el 10 % de la financiación mediante fondos europeos, y no tenemos el dato de a cuánto ascenderá la ayuda plurianual del periodo 2014-2020, estimada, según los datos facilitados por el ministerio, en 498 millones de euros de los 798 millones invertidos por el Estado en la Y vasca. La no ejecución y los retrasos constantes provocan pérdidas de oportunidades a futuro y pérdidas económicas.

Hemos preguntado constantemente por el eje atlántico, por la Y vasca, por la conexión con Francia, por el tan socorrido tramo Burgos-Vitoria, pendiente de estudio informativo para la evaluación medioambiental. No hemos recibido explicaciones respecto a este retraso. Nos queda pendiente preguntarle a la ministra, en lugar de al ministro Ábalos, para saber qué es lo que está pasando con este estudio informativo. Voy a ir finalizando y no me voy a alargar en lo que supone la no ejecución de esos proyectos estratégicos consensuados y con fondos.

En cuanto al cambio de paradigma de la estrategia de movilidad, estamos de acuerdo con que se necesita y que ha de hacerse con respeto competencial. Financiación parece que va a haber. Lo que sigue siendo una asignatura pendiente del Gobierno —de este y de los anteriores— es la ejecución.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Vaquero Montero.

Por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu, tiene la palabra la senadora Bailac Ardanuy.



La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Señor secretario de Estado, gracias por su presentación de la estrategia de movilidad. Coincidimos en que esta estrategia debe centrarse en las personas y, para ello, creemos que las infraestructuras deben ser sostenibles, estar al servicio de la ciudadanía y también de la economía productiva y, sobre todo, ser planificadas con criterios de rentabilidad socioeconómica, evaluación del coste y de su impacto territorial y también medioambiental. Necesitamos estar bien conectados y necesitamos tener transportes públicos eficientes; eso es obvio.

Usted ha valorado positivamente el estado de las infraestructuras públicas en España, ha dicho que han tenido un desarrollo exitoso. A nosotros nos parece un poco triunfalista ese adjetivo teniendo en cuenta que es necesario hacer un giro en las políticas de transporte y de movilidad, que, hasta la fecha, han sido claramente insostenibles, que han primado la automoción privada, la aviación y el transporte marítimo de personas y de mercancías. También nos parece que es imprescindible abordar el sobredimensionamiento de las infraestructuras en este país, que han sido deficitarias, que muchas de ellas han sido inviables, que han tenido un gran coste ambiental, un gran coste social y presupuestario, y donde se han generalizado los casos de corrupción, las obras infrutilizadas y una priorización inadecuada de las inversiones, por no mencionar el modelo radial y la ausencia de infraestructuras o de infraestructuras bien mantenidas en las zonas rurales.

Coincidimos en que la movilidad y la accesibilidad son un derecho y deben ser una pieza fundamental de una sociedad que se quiere libre y emprendedora, que hay que garantizarlo con vías de comunicación que sean óptimas. La tendencia debe ser, cada vez más, garantizar el acceso al transporte público en todos los núcleos de población. A nosotros nos parece que el contexto actual es más favorable que nunca para reforzar el ferrocarril y, por tanto, nuestra propuesta es centrar el esfuerzo inversor en las inversiones en infraestructuras en el ferrocarril. Le voy a mencionar el ejemplo del corredor mediterráneo para las mercancías. Le voy a mencionar la necesidad de una red coherente y rápida de trenes regionales y de un plan de choque para Rodalies, que no es suficiente con hacerlo, sino que también hay que cumplirlo, y de enlaces a los puertos y aeropuertos también por la vía del ferrocarril. También tenemos ejemplos de situaciones cotidianas que mejorarían el funcionamiento del ferrocarril y que no requieren de grandes inversiones. De hecho, no hacen falta grandes inversiones para asegurar que los trenes en Lleida no se queden parados porque los maquinistas enferman y, por la nefasta política de recursos humanos, no se les puede sustituir en la línea Lleida-Manresa y hay que ofrecer el servicio por carretera; no hacen falta grandes inversiones para solucionar ese problema, es cuestión de voluntad política.

También ha hablado usted de los fondos europeos, que a nosotros nos parece que son claves para abordar este ambicioso proceso de reconversión y, como sabe, queremos decidir sobre ellos y queremos gestionar directamente cuál va ser su impacto y su destino en las infraestructuras en Cataluña. Las inversiones del Estado en infraestructuras se caracterizan por su infrafinanciación. De hecho, la infrafinanciación en infraestructuras en Cataluña viene de lejos y genera problemas estructurales no solo por la pérdida de oportunidades para la ciudadanía por la falta de financiación, sino también por la falta de mantenimiento, además del impacto que eso tiene en la economía productiva del país. Por eso, le preguntamos cómo van a garantizar que esta estrategia venga acompañada de inversiones reales que se ejecuten efectivamente y, además, cómo van a poner la lupa en el ámbito rural para que esta inversión en infraestructuras, esta inversión en movilidad, en reconocer el derecho a la movilidad, llegue también a todas esas zonas afectadas por el despoblamiento rural.

Déjeme referirme también al eje 1, a la línea de actuación número 4 de la estrategia de movilidad que nos ha expuesto, la que se refiere a las obligaciones de servicio público estatales. A nosotros nos parece que deberíamos revisar la declaración de OSP para ampliar la oferta de servicios de OSP en la red de media distancia en Lleida, en la red de alta velocidad, en los trenes Avant, y creemos que esa nueva declaración de OSP debería dar un mayor peso a los criterios de vertebración territorial y de cohesión social para asegurar que el transporte público es accesible para todos los ciudadanos y ciudadanas, para todas las personas que se mueven diariamente en trenes Avant entre Lleida y Barcelona por motivos laborales. Creemos que esa oferta de trenes, esa oferta de obligación de servicio público, podría aumentarse para llegar a las 14 circulaciones por sentido.

Aparte de eso, usted se ha mostrado abierto a enriquecer la estrategia que nos ha presentado. Nosotros le invitaríamos a incorporar de forma transversal la perspectiva de género en esta estrategia. Es verdad que se refiere parcialmente a las mujeres profesionales vinculadas al sector del transporte, pero nos parece que podrían hacer más hincapié en transversalizar la perspectiva de género en esta estrategia, para cumplir con el ODS 11, con la meta 11.2, la que habla de garantizar el acceso al transporte seguro, asequible,

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 15

accesible y sostenible para todos, y con especial atención a las mujeres. De hecho, la medida 1.5.5, la que se refiere a la movilidad inclusiva para colectivos específicos, se refiere a esta inclusión de la perspectiva de género, pero no concreta de qué modo se puede llevar a cabo, no concreta medidas más específicas. Por eso, nos gustaría preguntarle cómo se va a mejorar esa accesibilidad, proximidad, seguridad y comodidad a la que se refiere esa medida en concreto y, también, cómo van a hacer para recopilar datos que realmente les den una fotografía sobre la movilidad real que desarrollan las mujeres, porque ninguno de los indicadores generales de seguimiento que incorpora esta estrategia recoge datos desagregados por sexo, lo que, por tanto, nos plantea dudas sobre cómo se va a incorporar esa perspectiva de género para lograr, efectivamente, que el derecho a la movilidad se garantice a más de la mitad de la población que somos las mujeres, y a todos y todas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Bailac.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, compartirán el tiempo el senador Rollán Ojeda y el senador Martín Bernabé.

Tiene la palabra el senador Rollán.

El señor ROLLÁN OJEDA: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor Saura. La suya, como siempre, es una comparecencia muy esperada, pues, como usted conocerá, en el ministerio se da por hecho que es usted, y no el ministro, quien está al frente de los asuntos que acontecen en lo cotidiano y en lo ordinario. Todos sabemos que el señor Ábalos está mucho más ocupado en ser el secretario de organización del Partido Socialista y en hacer oposición a la oposición, al igual que en agasajar y atender como se merece a la delincuente Delcy Rodríguez, que en ocuparse del día a día.

Usted hablaba de algo que considero francamente importante, de un pacto, de un gran pacto, y, también, de establecer una estrategia asociada directa e intrínsecamente a una ley de financiación del transporte público. Hablaba de salud y hablaba de empleo. En lo que se refiere a salud, nuestro presidente, Pablo Casado, ya efectuó un pacto por la sanidad, el Pacto Cajal, que recibió un portazo en las narices por parte del presidente del Gobierno, el señor Sánchez. Y en lo que se refiere a empleo, usted hacía referencia a que se van a movilizar ni más ni menos que 11 000 millones de euros del Plan de recuperación y resiliencia para la creación de aproximadamente 250 000 empleos; pocos me parecen, sobre todo, si tenemos en cuenta que, según los datos que hemos conocido recientemente, correspondientes al ejercicio 2020, la subida del paro ha ascendido a 527 900 personas, que hoy engrosan las filas del paro; y en lo que se refiere al retroceso de la ocupación, asciende ni más ni menos que a 622 600 trabajadores, eso sin olvidarnos, por supuesto, de los más de 500 000 trabajadores que hoy se encuentran en una situación de ERTE.

Centrándonos más específicamente en los ejes a los que usted hacía referencia anteriormente, en el primero de ellos, movilidad para todos, valoramos su buena voluntad, una voluntad y un compromiso de los que podrían haber hecho gala estos últimos dos años que llevan al frente del Gobierno, ya que echamos en falta su compromiso económico, especialmente en los entornos urbanos, porque la movilidad en su conjunto necesita de estímulos y, también, de recursos económicos suficientes que permita a los operadores, comunidades autónomas y ayuntamientos, con los que se comparten las competencias, garantizar la correcta prestación del servicio, porque con la reducción drástica de la demanda por la pandemia, resulta vital disponer de los recursos económicos suficientes que garanticen la mejor oferta, el mejor precio y el sostenimiento tanto de las empresas como de los empleos.

Por todo ello, en este eje 1, echamos en falta una movilidad para todos, contando con todos.

En el eje 2, nuevas políticas inversoras, no haga inviable un acuerdo por su política fiscal de subida de impuestos, puesto que estaría haciendo un flaco favor a la movilidad. Con respecto a la priorización de inversiones, tenga en cuenta los grandes núcleos de población que aún no disfrutan de la red de cercanías. Inviertan en acondicionar y mejorar las infraestructuras existentes y hagan que todas ellas sean accesibles, a la par que actuales, cosa que, a día de hoy, no ocurre. Clarísimo ejemplo es Castilla y León, donde ustedes tienen trenes con una antigüedad en torno a los setenta años, que funcionan de manera muy deficiente, una comunidad autónoma donde han reducido drásticamente la oferta, aun siendo obligación de servicio público. Me hago la pregunta de si es así como piensan combatir la despoblación.

En el eje número 3, seguro, espero que se tomen con más respeto, con más importancia, la seguridad de lo que lo hicieron con el uso de las mascarillas. Primero era que no; luego, que quizás; y, por último, que eran imprescindibles, mientras miles de españoles se contagiaban día tras día.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 16

El eje 4, movilidad de bajas emisiones, nos parece genial, pero a ver si se aplican el cuento y dejan de comprar flotas prácticamente enteras movidas por diésel. En concreto, en 2020, el 97 % de los vehículos adquiridos en el Estado están propulsados por este combustible que ustedes criminalizan y critican. Un poquito de coherencia, por favor.

En el eje 5, movilidad inteligente, coincidimos plenamente con su importancia y apelamos a esta para dar respuesta a la efectiva movilidad, sobre todo en las zonas con menos densidad de población.

Eje 6, cadenas logísticas intermodales inteligentes. Al respecto, se habla mucho del desarrollo del transporte ferroviario de mercancías, pero este avanza a una velocidad muy lenta. Por cierto, señor Saura, hablando de inteligencia, compartiré conmigo que no fue muy inteligente dejar a nuestros transportistas por carretera, durante buena parte del confinamiento más drástico de la pandemia, abandonados y desasistidos, ¿o acaso todas las manifestaciones que vivimos por las principales organizaciones del sector fueron una invención?

En lo que se refiere al eje 7, conectando Europa y conectados al mundo, como principio, me parece oportuno y, como comienzo, no estaría demás que atajasen de una vez la pandemia sanitaria y, de este modo, poder recuperar la llegada de los turistas, que generan riqueza y empleo en nuestro país, así como también poder recuperar el consumo, lo que conllevaría dar contenido y cargas a nuestros transportistas.

He consumido cinco minutos y veinte segundos, por lo que cedo la palabra a mi compañero portavoz, senador por Murcia.

Muchas gracias señor secretario de Estado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Rollán.

Su turno, senador Martín Bernabé.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, señor Saura, muy buenos días. Tercera vez que comparece usted ante el Senado, a lo largo de estos tres últimos años, en su condición de secretario de Estado de Transportes, y tercera vez que asistimos, atónitos y perplejos a que, pese a que es usted el número uno al Congreso de los Diputados del Partido Socialista por la región de Murcia, no dice ni media palabra de las infraestructuras de nuestra tierra, y ello, no obstante, a pesar de que usted es el responsable nacional de las mismas. Y mire que lo tenía hoy fácil, que ha venido a hablarnos de la movilidad sostenible, segura y conectada, pero, precisamente, ante la ausencia de esa conectividad, de esas conexiones, es por lo que le tengo que preguntar. Así, en materia de infraestructuras viarias le pregunto: ¿Por qué este año tampoco van a retomar las obras de la tristemente conocida como autovía del Bancal para, por fin, terminarla? ¿O por qué siguen condenando a decenas de miles de conductores a padecer los atascos que sufren a diario en las circunvalaciones de la ciudad de Murcia, dado que tampoco van a licitar ni el arco norte ni el tercer carril de la A-7? ¿O por qué tienen que avanzar a paso de tortuga las obras de las autovías del Altiplano del arco noroeste o, incluso, del Reguerón?

Si hablamos de infraestructuras ferroviarias, la situación es para ponerse a llorar. ¿Por qué prometieron ustedes, en 2018, que en ocho meses retirarían la pasarela, el muro y el paso a nivel en Murcia? Han pasado ya tres años, allí sigue y no sabemos nada sobre su retirada. ¿Por qué aquel mismo año nos prometieron que en 2020 tendríamos el AVE soterrado en la capital de nuestra región? Estamos ya en 2021 y no lo esperamos como mínimo hasta 2023 ¿O por qué —y es lo más sangrante— han decidido ustedes que el AVE empiece a funcionar desde Orihuela y no desde Murcia, cuando las vías de alta velocidad están terminadas entre ambas localidades? Y si hablamos de Lorca, qué quiere usted que le diga, con lo que han presupuestado este año tendremos para que les cambien el silbato a los jefes de estación, pero poco más. Pero si tratamos de Cartagena, ya es cuando alcanzamos el nivel de lo kafkiano. Cuando llegaron ustedes al poder en 2018, lo primero que hicieron fue repudiar el proyecto del Partido Popular para llevar la alta velocidad a la ciudad portuaria en 2021, y la única y triste realidad es que hoy, tres años después, no tienen ustedes ni proyecto ni idea siquiera de lo que van a hacer, por lo que en Cartagena, ahora mismo, ya no nos preguntamos si quiera cuándo va a llegar el AVE, sino si vendrá alguna vez mientras estén ustedes en el poder. Así es como se resume el castigo al que ustedes, los socialistas, cada vez que gobiernan, someten a la región de Murcia en materia de infraestructuras: maltrato, miseria y migajas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Martín Bernabé.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Aragón Ariza.

El señor ARAGÓN ARIZA: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

En primer lugar, permítame, señor secretario de Estado, que le dé la enhorabuena a los compañeros del PSC por su victoria electoral en Cataluña, aunque parece que aquí interesa poco. Enhorabuena a los compañeros, por su trabajo y su talante. Alfred Smith decía que todos los males de la democracia se pueden curar con más democracia.

En segundo lugar, señor secretario de Estado, yo creía que hoy veníamos a hablar de la estrategia de movilidad, pero parece ser que también se ha hablado otras cosas. Lo ha dicho usted al principio, y lo ha dicho bien, y este grupo político, como no puede ser de otra manera, recoge el guante respecto a ese gran acuerdo político que usted ha señalado al principio. Creo que es muy necesario que entremos en el debate de las ideas —como usted ha puesto de manifiesto esta mañana—, para que verdaderamente pongamos a la ciudadanía en el centro y no a un lado de la movilidad sostenible en todos y cada uno de los territorios donde vivimos. Como digo, creo que es muy importante que se produzca a corto plazo ese impulso político tan necesario que usted ha reclamado aquí esta mañana, pues la propia pandemia ha demostrado que las comunicaciones y el transporte son un elemento crucial y vertebrador de nuestro territorio.

El Grupo Parlamentario Socialista considera muy necesaria una reorientación del modelo productivo. Esto es algo que se viene demandando desde hace mucho tiempo, que se ha puesto encima de la mesa, y cada vez es más necesario e importante hacerlo y hacerlo bien. También estamos de acuerdo con las recomendaciones de la Airef sobre la posibilidad de la consulta pública. Creemos que cada vez es más importante la participación de la ciudadanía en estos asuntos de Estado y, lógicamente, también, la apuesta por las cercanías, de la que ya han hablado algunos compañeros. Las áreas rurales son también muy importantes, como se demuestra a lo largo y ancho del estudio de la estrategia. Y, por supuesto, comparto las palabras de la compañera Pilar González, en cuanto que no debe haber una disyuntiva entre el Corredor Mediterráneo y el Corredor Central. Nuestro grupo político considera esencial y vital la apuesta conjunta por ambos corredores.

También nos parecen importantes las palabras de la señora Vaquero, pues además de la financiación con la que va a contar esta estrategia a través de los fondos europeos, creemos fundamental hacer hincapié en la ejecución posterior de dichos fondos. Consideramos que es muy necesario que las inversiones se lleguen a optimizar y que los recursos se destinen realmente allí donde señala la estrategia, donde mayor beneficio social podamos obtener para la población en general. Para nuestro grupo parlamentario serían fundamentales tres ejes: la tecnología; por supuesto, la necesidad de descarbonización, cada vez más latente y más después de esta pandemia, cuando hemos podido comprobar las consecuencias positivas que para el ambiente ha tenido que los coches no circularan por nuestras ciudades. Por tanto, esta es una política que tenemos que pensar y repensar para el futuro. Y, por supuesto, la concentración poblacional, que, evidentemente, también tiene su importancia a la hora de diseñar esta estrategia de movilidad.

Para nuestro grupo parlamentario, dentro del conjunto de los 8 ejes más 1, es muy importante el eje de la movilidad para todos. Creemos que la concepción de la movilidad como un nuevo derecho de la ciudadanía es muy importante. Poner —como se ha dicho aquí— a los ciudadanos en el centro y que todos puedan disfrutar de esa movilidad sostenible en condiciones similares nos parece muy importante, vivan donde vivan, tengan la capacidad económica que tengan y, sobre todo, que podamos optimizar esa oferta de servicios para la ciudadanía. También nos parece importante el eje de la movilidad inteligente. Evidentemente, vamos a tener una oportunidad con los fondos europeos, como ya se ha puesto de manifiesto, para la digitalización, la automatización, el *big data* y los datos abiertos, para poder compartir y saber en tiempo récord qué se está haciendo y cómo en lo que se refiere al transporte. Y, por supuesto, se ha de buscar la transparencia —como se ha dicho aquí también— de los gobiernos abiertos. Hay que hacer más con menos recursos y, evidentemente, creemos que va a haber recursos con los fondos europeos y con los fondos que el propio ministerio, más de 5900 millones de euros, ha destinado a la gestión en el presupuesto del año 2021 que se debatió en esta Cámara.

También nos parece importante el transporte intermodal, el transporte eficiente, sostenible e inteligente, por el que apuesta esta estrategia sostenible de movilidad. Asimismo, consideramos importantes los aspectos laborales y sociales, a los que a veces no se les da la importancia que realmente tienen. Para que todo esto funcione, hay que hacerlo con los trabajadores dentro, hay que hacerlo con las políticas laborales y sindicales que requiere el mercado laboral actual, y hay que mejorar la formación y la cualificación de nuestro personal, además de procurar un mercado laboral más igualitario —como ha dicho la señora Bailac—, donde puedan tener los mismos derechos los hombres y las mujeres, y un mercado global, con la conexión con Europa; un mercado y un espacio único europeo que cada vez tiene más importancia y donde la situación estratégica de nuestro país es envidiable para todos los sistemas multinacionales y



# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 18

transfronterizos de transporte. Nos parece importante, como he dicho, la apuesta por los corredores, por las personas, por las mercancías y, sobre todo, por esa estrategia que pone al ciudadano en el centro de la balanza. Creo que tenemos que apostar por esa movilidad sostenible, que ponga en valor nuevos criterios y nuevos valores en la sociedad, que se olvide un poco del ladrillo y el cemento, y de aquella política del «todo urbanizable», por la política de la nueva fiscalidad verde, de la concertación social y de la participación ciudadana. Nos parece importante, también, la movilidad segura. La necesidad de ciberseguridad y la lucha contra el ciberataque se ha puesto de manifiesto en algunas infraestructuras básicas de nuestro país, lo que ha demostrado su importancia, y, por supuesto, la seguridad sanitaria y la resiliencia climática en las infraestructuras de bajas emisiones son importantes de cara al futuro.

También nos parece crucial en esta estrategia el tema de la transición justa y el transporte ferroviario de mercancías, que cada vez tiene mayor importancia, así como su conexión con los puertos y aeropuertos.

Finalizo, con una encomienda que me ha hecho la compañera Carmen Torralba, de Cuenca, respecto a los daños que sufrió la línea Cuenca-Valencia en el último temporal, Filomena. Me pregunta la compañera socialista de Cuenca si la reposición del servicio ferroviario se hará lo antes posible.

Muchas gracias, señor secretario de Estado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Aragón Ariza.

Para contestar a las intervenciones de los portavoces de los distintos grupos, tiene la palabra el secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el señor Saura García.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señorías, en primer lugar, quiero agradecerles el tono en cuanto a la estrategia que esta mañana el Gobierno quería presentarles y les ha presentado en relación a la movilidad. Algunos de ustedes han manifestado la idea de apoyar esta estrategia de movilidad, previo cambio de impresiones, lógicamente, y previo análisis de las distintas aportaciones. Creo que es necesario un gran acuerdo en materia de infraestructuras del transporte. Por tanto, recojo el tono positivo en pro de ese gran pacto de Estado en materia de infraestructuras.

Se me han hecho una serie de consideraciones que me gustaría contestar, por respeto a todos los senadores presentes aquí en la sala. Inicialmente, el senador Sánchez-Garnica —al que, en primer lugar, quiero agradecer el apoyo a la estrategia de movilidad— me hacía una serie de consideraciones sobre la importancia de la conservación en el ferrocarril. Nosotros creemos en eso, eso tiene una traducción que he puesto de manifiesto en las transparencias y en los Presupuestos Generales del Estado, cuando tuve ocasión de explicarlos. Su señoría me hablaba de Aragón. En este sentido, el capítulo 6 y el capítulo 7 de este presupuesto aumentan respecto al presupuesto anterior. Ha hecho referencia también a los estudios informativos de Teruel-Zaragoza, que, efectivamente, se publicaron ayer, y también, el 21 de diciembre de 2020, se licitó el contrato para la redacción del Sagunto-Teruel.

Me ha preguntado por los tramos de la A-68. Pues bien, iniciamos el estudio de los tramos de la A-68, El Regallo-Alcañiz y Alcañiz-Ventas de Valdealgofra, en Teruel, y los de la A-68 en Fuentes de Ebro-Quinto, y de la A-24, Daroca-Calatayud, en Zaragoza, así como el estudio informativo de la A-68 entre Valdealgofra y Vinarós. Me hablaba de la importancia del ferrocarril, y no insisto en sus argumentos, porque son también los argumentos del Gobierno. Por consiguiente, le agradezco su predisposición a hablar de este gran acuerdo nacional por las infraestructuras.

El señor González Modino también ha tenido una intervención constructiva y positiva incidiendo en cómo reorientar la política de infraestructuras del transporte. Al respecto yo querría señalarle varias cuestiones. Nuestro país ha invertido desde el principio de los noventa 100 000 millones de euros en el ferrocarril. El ferrocarril es una infraestructura de futuro, pero también es una infraestructura cara, y hemos invertido 100 000 millones de euros. Anualmente España, incluyendo las obligaciones de servicio público, para servicios deficitarios desde el punto de vista económico, pero a precios asequibles, destina de su presupuesto 1500 millones de euros; anualmente. También diré, en relación con alguna de las preguntas que me han hecho, que estamos estudiando un nuevo mapa de obligaciones de servicio público. Pero tenemos que tener en cuenta ese esfuerzo que hace nuestro país. Y a veces los retrasos se producen, pero no porque no haya disponibilidad económica, no porque no haya voluntad política; no. Se producen porque estamos hablando de inversiones con una declaración de impacto medioambiental muy importantes, que, además, tienen una complejidad técnica muy importante, y eso que tenemos unos cuadros de ingenieros que están a la cabeza del mundo desarrollado y que construimos relativamente barato si nos comparamos



con el resto del mundo desarrollado y con el resto de Europa. Pero son infraestructuras muy exigentes desde el punto de vista medioambiental y técnico. Y los retrasos, en muchísimas ocasiones, se producen, precisamente, por estas cuestiones. Pero en términos de PIB, no ha habido ningún país del mundo que haya invertido tanto como nosotros si excluimos a China. En términos de PIB, en Europa, más que Alemania, que Reino Unido, que Italia y que Francia.

Por consiguiente, creo que hay que contextualizar las cosas y las afirmaciones que hacemos a la hora de pronunciarnos. Y cuando hablamos de movilidad, cuando hablamos de integrar todos los medios de transporte, y también de la movilidad rural, lo que decimos nosotros es que hay que tener en cuenta en esa estrategia de movilidad, en ese mapa que queremos hacer, a todos los medios de transporte. Todos ayudan a que esa movilidad sea un derecho, y, por consiguiente, a que los ciudadanos estén en el centro. Lo importante es el ciudadano, no la infraestructura que vas a poner. La infraestructura es la que toque, la más rentable socialmente, económicamente, pero lo importante es que todos los españoles, vivan donde vivan, tengan derecho a la misma movilidad. Y eso es lo que nosotros planteamos con la estrategia de movilidad. A veces conviene un medio de transporte y no otro, porque, como digo, nuestro país ha invertido 100 000 millones de euros; en alta velocidad y en adaptarnos a la red de ancho estándar, incluyendo estaciones, 65 000 millones de euros. En fin, no es un país que no haya invertido. Por eso decía que es un caso de éxito. Lo que sucede es que debemos tener en cuenta las posibilidades que nos da la revolución tecnológica, porque si no tenemos en cuenta eso ni tenemos en cuenta todas las inversiones de todos los medios de transporte, no conseguiremos el gran objetivo, porque ya hemos hecho una inversión importante. Conviene tener esto en la cabeza para contextualizar. Yo ya sé que esta es una Cámara territorial y que tenemos que hablar de los territorios, como no podía ser de otra manera, pero también me gustaría centrar la atención de ustedes en esa idea colectiva como país que entiende la movilidad como un derecho y que pone a las personas en el centro. Y la infraestructura es un medio.

Me hablaba de las áreas rurales; pues bien, no pueden quedar atrás; no pueden. Pero si ustedes me preguntan, para desarrollar todo el territorio, y para que nadie se quede atrás, ¿hay que tener en cuenta las infraestructuras? Les contesto: sí, pero muchas veces no es lo más importante. Lo más importante es la atracción de talento, el incremento, la inversión en I+D... este tipo de cosas que generan un crecimiento endógeno y, por consiguiente, un crecimiento sostenido en el tiempo. Por tanto, hay que hacer un análisis completo de política económica regional, donde metamos las infraestructuras, pero no solo las infraestructuras. Lo digo al hilo de estas reflexiones particulares que me gustaría conectar con el eje conductor que motiva mi presencia hoy aquí.

Usted me hablaba de invertir en Andalucía en general, en Almería, en Granada. Si usted observa los Presupuestos Generales del Estado verá que, comparados con los del año anterior, en el caso de Andalucía, es que no hay color; no lo hay en ninguna comunidad autónoma, pero tampoco en Andalucía. Ahora hay una apuesta clara por esa inversión y por el ferrocarril. Usted me hablaba del corredor mediterráneo y del corredor atlántico. Venimos invirtiendo, hemos invertido y son importantes para nosotros —y quiero que quede constancia aquí en el *Diario de Sesiones*— las inversiones entre Algeciras y Bobadilla; muy importantes. Porque conectan las mercancías del Puerto de Algeciras. Bien es verdad, y hay que explicarlo, que ha habido una exigencia medioambiental que tenemos que cumplir todos, porque cuando pedimos fondos europeos para que nuestra economía sea más sostenible medioambientalmente, no nos podemos saltar ningún trámite medioambiental. Y en la Consejería de Agricultura de la Junta de Andalucía se creyó oportuno que había que hacer una declaración de impacto medioambiental adicional. Bueno, pues, efectivamente, el Ministerio de Transición Ecológica ha tenido que plantear esa exigencia, y nosotros la respetamos. Pero que quede muy claro que para nosotros es una prioridad por razones sociales, territoriales y económicas.

En relación con el estudio de viabilidad de Guadix-Baza-Almanzora, continúa su tramitación, como así lo dijo el ministro. Como me pregunta por Navarra, le diré que en los Presupuestos Generales del Estado hay una dotación de 67 millones de euros, con un incremento del 110 % con relación al presupuesto anterior.

Al señor Argüeso Torres, portavoz de Ciudadanos, quiero agradecerle su intervención, el tono y el respeto, pero a medida que yo iba escuchando su intervención me daba cuenta de que estaba diciendo exactamente lo que se expone en mis transparencias; exactamente lo mismo. Eso es lo que queremos. Luego entiendo por su exposición que estamos alineados en este asunto. Usted me habla de evaluación *ex ante* y evaluación *ex post*. Eso es lo que dice la Airef. Pero ya le expliqué en la última ocasión que vine por aquí en el debate de presupuestos, que ese informe de la Airef lo encargó el Ministerio de Transportes a través del Consejo de Ministros. Porque esa es nuestra voluntad y lo que queremos nosotros concretar en

la ley de movilidad es que haya unos parámetros, una metodología de evaluación *ex ante*, y que pasados unos años, haya una evaluación *ex post*. De eso, entre otras cosas, se hablará en la ley de movilidad. Por tanto, ahí nos gustaría enormemente hablar con sus señorías y con usted también sobre esa evaluación *ex ante* y *ex post* de la inversión pública española en materia de infraestructuras del transporte.

A usted, señora Vaquero Montero, portavoz del PNV, le diré que queremos cumplir y debemos cumplir todos nuestros compromisos. Evidentemente, las declaraciones de impacto ambiental están ahí y hay que cumplirlas. Pero la voluntad del Gobierno es manifiesta en estos presupuestos para el año que viene. En el capítulo VI hay más de 382 millones de euros para el modo ferroviario, para la Y vasca entre Vitoria y Bilbao 294 millones de euros, también hay inversión para muchas de esas actuaciones de la que usted me ha hablado, incluido el paso a nivel en Zorroza. Y, además, estamos hablando con la comisión en este momento, y va a haber mecanismos de recuperación MRR, recursos del mecanismo de recuperación y resiliencia, para la Y vasca. Lo que quiero decirle es que el estudio informativo aprobado provisionalmente y en fase de evaluación ambiental, pendiente de día del estudio informativo Burgos-Vitoria, es conocido por ustedes y por la opinión pública. Y yo creo que el Ministerio de Transición está trabajando para tener una resolución lo antes posible. Pero, como le digo, estas cuestiones son importantes y hay que cumplir, como también ha sucedido en el caso de la Y vasca. Usted me hablaba de retrasos en la Y vasca. Bueno, ha habido casos de informes medioambientales de alguna de las diputaciones que el PNV dirige, que han supuesto retrasos en la inversión. Esto lo sabe usted perfectamente. Pero yo creo que el volumen de inversión en la Y vasca por parte del Gobierno de España, ha sido importante. Estamos hablando del orden de 4000 millones de euros. Es decir, el Gobierno de España, los contribuyentes del conjunto del Estado, han invertido en la Y vasca en torno a 4000 millones de euros.

La portavoz Bailac Ardanuy ha hecho algunas afirmaciones que también considero importante comentar. De entrada, agradezco el tono constructivo y sus aportaciones al debate de una estrategia y a un gran pacto de Estado. Pero sepa que en el corredor mediterráneo se ha invertido ya del orden de 15 000 millones de euros. Y falta todavía. Pero el conjunto de nuestro país, de los contribuyentes, ha hecho una inversión importante en el corredor mediterráneo: 15 000 millones de euros. ¿Que ahora hay que continuar invirtiendo? Por supuesto que sí, porque es importante para España y porque tienes que terminar las inversiones que has hecho, pues para obtener la máxima rentabilidad de la inversión realizada tienes que terminarla. Pero, además, vamos a tener ayuda también del MRR, del *next generation*, por supuesto que sí. Es, como el atlántico, una inversión estratégica para el Estado español; estratégica; lo es, incluso, para desconcentrar la inversión pública en nuestro país, de tal manera que podamos conectar muchísimo mejor todas las regiones y que no sea tan radial. Por supuesto que es importante.

En materia de rodalíes, el ministro Ábalos presentó un plan por valor de 6300 millones de euros y lo importante es su ejecución. Lo importante es lo que se ejecuta. Y en ese sentido lo que le quiero decir es que si usted comprueba la licitación y la inversión de este Gobierno en rodalíes, comparada con la del Gobierno anterior, no tiene color. No quiero ponerme más medallas de las que corresponden, pero se han desbloqueado muchísimas inversiones en la red de rodalíes de Cataluña. Y hay imágenes y actuaciones claras.

Usted me habla de las obligaciones de servicio público y yo le digo que, por supuesto, estamos estudiando el mapa. Tenemos que tener en cuenta todas las obligaciones de servicio público; nos gustaría hablar con las administraciones territoriales, porque estamos hablando también de movilidad territorial cercana y también las administraciones territoriales tienen que ayudarnos en ese mapa de las obligaciones de servicio público. Pero no lo olvide: en total, 1500 millones de euros, 1200 en obligación de servicio público. Pero es que hay una parte del servicio de Renfe que tiene pérdidas, justamente, para cubrir esos servicios de larga distancia que son importantes para el conjunto de los ciudadanos, pero donde no se obtiene el equilibrio de las cuentas de las líneas. En total, 1500 millones de euros al año. Quiero decir que no es que no se haga nada.

Nosotros pensamos que uno de los objetivos de esta estrategia de movilidad es la perspectiva de género. Pero, no obstante, si usted cree que puede aportar —y estoy seguro de que podrá—, nosotros estaremos encantados de hablar con ustedes para, en esa y en otra línea, poder ponernos de acuerdo.

Al portavoz del Partido Popular, al señor Rollán, quiero darle también las gracias por su tono. Pero ha hecho algunas afirmaciones que no se las puedo admitir, aunque el tono haya sido también constructivo. El ministro de Transportes es el que dirige e impulsa la política del ministerio, de tal manera que con el ministro Ábalos en estos años se ha doblado la licitación. Ha pasado de una licitación en el mismo período de 11 000 millones de euros a casi 19 000 millones de euros. Pero es que la inversión de esa licitación ha pasado de 6000 millones a 9300 millones de euros. Luego yo creo que sin su impulso decidido este salto

no se podría haber producido. Por tanto, eso no se lo admito y le niego la mayor. Yo también entiendo que usted tenga que seguir con el Caso Delcy, porque eso forma parte de su argumentario: bla, bla, bla. Pero igual usted no ha visto o se ha perdido alguna de las pantallas. Porque la justicia ha dicho que no hay caso. Sé que usted es una persona inteligente y sabe que esa pantalla ha existido, pero se lo digo aquí para que conste también en el *Diario de Sesiones* y que no quede sombra de dudas.

También le niego la mayor, porque los transportistas, sus asociaciones, han sido atendidos por este ministerio; hemos hablado con comunidades autónomas, con ayuntamientos, con otros ministerios. Puede usted hablar tranquilamente con todas las asociaciones de transportistas. Hay una relación muy fluida, muy directa, de día a día, con todas las asociaciones de transportistas de nuestro país. Hay una buena relación. Usted me habla de la antigüedad de los trenes y me lo pone fácil, pero no quiero yo entrar en esta cuestión. Hay una transparencia que he pasado rápidamente, donde se ve el hueco que hay por la falta de inversión en trenes estos últimos años, particularmente, de cercanías, en nuestro país. No quiero hacer ningún tipo de sangre especial con usted, señor Rollán, pero lo que sí le puedo decir es que los trenes no se fabrican de un día para otro; y lo que ha hecho Renfe ha sido invertir 3500 millones de euros. Efectivamente, si estas decisiones se hubiesen tomado en años anteriores, hoy tendríamos los trenes, pero yo creo que eso lo sabe usted porque es una persona inteligente.

Señor Bernabé, yo le conozco a usted desde hace mucho tiempo, y creo que tiene que relajarse conmigo; sí, relajarse, porque usted es de alta tensión. Yo creo que, en parte, sueña conmigo y la verdad es que hay muchas cosas mejores que soñar conmigo, pero, además, creo que usted tiene mala conciencia. (*Rumores*). Le decía el otro día, aquí, en esta Comisión, que usted sufre porque creo que es el político murciano que más ha hecho, que más ha contribuido, que más ha trabajado para que no hubiera AVE soterrado en Murcia. (*Rumores*). Esto usted lo lleva ahí, pero el AVE va a llegar a Murcia y soterrado, pese a usted, señor Bernabé. Cuando fue delegado del Gobierno, usted envió a 140 policías para que no se hiciera el soterramiento y ahora mismo puede usted comprobarlo. Vaya allí, donde se está trabajando en el soterramiento, y verá que hay 140 operarios trabajando de manera diaria. A pesar de la COVID hay 140 operarios. (*Rumores*). Frente a los 140 que usted envió para que fueran a parar el soterramiento, hay 140 trabajando en este momento. Usted tiene mala conciencia, y por eso le digo a usted que se tiene que relajar. Sé que sufre, y le acompaño en el sufrimiento. (*El señor Bernabé Pérez: Está mintiendo*).

Señor Bernabé, llevamos invertidos 118 millones de euros en el soterramiento de Murcia y este año vamos a invertir 50 millones de euros. Hay 140 operarios trabajando allí en todos los turnos. (*El señor Bernabé Pérez: El convenio lo firmé yo*).

El señor PRESIDENTE: Senador...

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (Saura García): Básicamente, porque este Gobierno ha tomado la decisión de que, efectivamente, el AVE llegue a Murcia y soterrado. Y llegará, pese a usted. Usted fue delegado del Gobierno, fue consejero durante unos cuantos años, responsable, en definitiva, de la política de infraestructuras en la Región de Murcia. Y en ese tiempo, ¿cuánto dinero licitó en la Región de Murcia en infraestructuras del transporte? Fueron 25 millones de euros. Nosotros, en este tiempo hemos licitado 1250 millones de euros: 1250 millones de euros frente a 25 millones. (*Aplausos.— Rumores*). En cuanto a las adjudicaciones, en su tiempo como consejero y como delegado del Gobierno usted invirtió 41 millones de euros, y ahora, en este tiempo, hay 827 millones de euros ejecutados. (*Aplausos.— Rumores*). Por tanto, yo creo, señor Bernabé, que tiene que reconocer de una vez la realidad y no la termina de reconocer.

Por cierto, nos dijeron que el AVE iba a llegar a Murcia hace dos años —usted dijo que en el año 2015 los murcianos nos tomaríamos las uvas con el AVE en Murcia—, y a Orihuela ha llegado hace unos días. La prueba del nueve de que usted no quería el soterramiento en Murcia es que dice que por qué no ha llegado el AVE ya a Murcia. Claro, si llega el AVE ya a Murcia es que no llega soterrado. Esa es la prueba del nueve de que usted no quería la alta velocidad soterrada en Murcia. Por tanto, señor Bernabé, le pido que se relaje conmigo, que no sueñe conmigo, que es una mala cosa, y que sobre todo asuma la realidad de la inversión en la Región de Murcia.

En relación con el portavoz del Grupo Socialista, le agradezco sus palabras, su visión de medio plazo y su planteamiento sobre el futuro de las infraestructuras del transporte. Habla de la recuperación de ese trayecto, que vamos a hacer lo antes posible, cuando terminen las obras de reparación.

Gracias, señor presidente.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 22

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor secretario de Estado.  
Abrimos un segundo turno de intervenciones.  
Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Sánchez-Garnica.

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Señor secretario de Estado, muchas gracias por la claridad en la exposición y por la contestación a las preguntas y cuestiones planteadas por este senador.

Aunque ya veo que vamos por el mismo camino, vuelvo a insistir en el reto de emprender acciones que permitan reducir la circulación de semirremolques por carretera, impulsando su transporte por ferrocarril. Los compromisos de reducir las emisiones antes de 2030 creo que nos obligan a ello; además, ahora tenemos la oportunidad, con los fondos europeos, de invertir en esa finalidad, que pienso que es buena para todos. Ahora el ferrocarril logra captar más o menos el 3 % del transporte de mercancías, y el objetivo debe ser llegar al 30 % en beneficio de los ciudadanos, de las empresas y de nuestras industrias.

En todo caso, debo recordarle, como ya hice con el ministro en su comparecencia, la necesidad de impulsar la agenda aragonesa de infraestructuras. Ha hablado usted de las partidas presupuestarias y, entre otras razones, votamos a favor del presupuesto por haber contemplado determinadas infraestructuras, que yo espero que se ejecuten lo antes posible.

En definitiva, Aragón y, en particular, el Partido Aragonés le tienden la mano para ayudar a aportar propuestas, para colaborar, para intentar impulsar la ley de financiación del transporte, el pacto de Estado por la movilidad que usted propugna y la planificación en carreteras y en ferrocarril. Como venimos insistiendo permanentemente en nuestras intervenciones, creo que son tiempos de acuerdos y pactos, como estamos haciendo en Aragón, y no de crispación y enfrentamientos, que no nos llevan a ningún lugar.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.  
Por el Grupo Parlamentario Nacionalista no tenemos a nadie.  
Por tanto, por el Grupo Parlamentario Izquierda Confederal, tiene la palabra la senadora González Modino.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Gracias, señor secretario de Estado, por sus explicaciones. Compartimos el criterio de la movilidad como el derecho de la ciudadanía a tener las mejores conexiones posibles. Naturalmente, ustedes tienen que hacer equilibrios entre las diferentes infraestructuras y las diferentes modalidades de transporte. Entiendo que hacer equilibrios y definir prioridades es la tarea de gobernar, es la responsabilidad que a ustedes les toca en estos momentos. Pero nosotros queremos insistir en la necesidad de democratizar la política de transporte, y para ello es fundamental un transporte ferroviario menos centralista, menos orientado a conectar cualquier punto del Estado con Madrid y más destinado a interconectar diferentes puntos, diferentes territorios del conjunto del Estado.

Le he preguntado —creo que también lo ha hecho el portavoz socialista— sobre la reparación de la línea Utiel-Cuenca-Aranjuez. Por lo que me dicen mis compañeros, que son sus socios en el Gobierno de la Comunidad Valenciana, tienen un particular interés en conocer qué previsiones hay respecto a la reparación de esa línea, que después de Filomena ha quedado en un estado lamentable.

Y, por todo lo demás, muchas gracias, señoría.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.  
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el senador Argüeso Torres.

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, señor presidente.

Señor Saura, yo tampoco sueño con usted, pero soy conocedor de la sensibilidad que tiene con los temas medioambientales, y le quisiera plantear una cuestión. Usted sabe cuáles son las peticiones que en estos momentos está realizando el equipo de gobierno del Ayuntamiento de Alicante al ministro Ábalos con respecto a la desafección y, con ello, la desmantelación de la antigua playa de vías de Casa Mediterráneo, para facilitar así un gran pulmón verde a los alicantinos de más de 130 000 metros cuadrados. Señor Saura, ¿cuál es su postura y opinión con respecto a esta cuestión? Se lo digo, porque, tal y como sabrá, ADIF la ha roto de manera unilateral, dando con ello un portazo a los alicantinos, después de haber adquirido una serie de compromisos con el Ayuntamiento de Alicante, lo que traerá consigo que se habiliten las vías de la antigua estación con la finalidad de que circule por ellas transporte de mercancías peligrosas e inflamables, que van a discurrir precisamente por el casco urbano de Alicante, pasando por varias urbanizaciones.



# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 23

Le adelanto —así me lo ha hecho saber el concejal de Urbanismo del Ayuntamiento de Alicante, señor Santos— que se ha registrado una declaración institucional para su debate en el próximo pleno sobre esta cuestión, que va a ser trasladada precisamente a su ministerio. Solamente quería conocer su opinión, porque ha habido un cambio de criterio por parte de ADIF, según el cual se iba a permutar una serie de terrenos precisamente para trasladar esas vías, y parece ser que ADIF, por su cuenta, ha roto esas negociaciones.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Turno del Grupo Parlamentario Vasco. Tiene la palabra la senadora Vaquero Montero.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

Resumiendo lo que usted ha dicho, es necesario el acuerdo desde el respeto competencial, teniendo en cuenta las competencias de cada Administración. También quiero recordar que la cuarta parte de las emisiones corresponden al transporte, por lo tanto, la estrategia tiene que incidir en la sostenibilidad medioambiental, con un equilibrio de lo social, lo económico y lo ambiental.

Hemos hablado de los fondos, de la baja ejecución de esos fondos, de que no se ejecutan los proyectos y de que con ello se pierden posibilidades, oportunidades a futuro. Y también se pierden fondos. Usted ha dicho que el Estado y todos los españoles han invertido en Euskadi 4000 millones de euros en la Y vasca. Bien, le quiero preguntar cuántos fondos ha podido conseguir vía Europa de esas inversiones o cuántos fondos se han perdido por no presentar o no finalizar a tiempo esas inversiones. Y no corresponde solo al Gobierno de coalición ni al Gobierno Socialista anterior, sino también al Gobierno del Partido Popular anterior; es un cúmulo de legislaturas en las que se ha perdido financiación europea por no cumplir los compromisos a tiempo. Y como usted ha recordado que el Estado ha invertido 4000 millones de euros en Euskadi, también le quiero recordar que Euskadi paga todas las inversiones estratégicas en movilidad en alta velocidad en un 6,24 % del resto del Estado. Por lo tanto, insisto, quiero recordar que también Euskadi y los ciudadanos vascos invierten en el Estado.

En cuanto al estudio medioambiental que falta del tramo Burgos-Vitoria, la pregunta se la hicimos al señor Ábalos el 3 de marzo del 2020, y el 3 de febrero de 2021 mi compañero en el Congreso le volvió a preguntar por lo mismo; y once meses después no tenemos contestación, no sabemos qué está pasando con ese estudio y por qué se está retrasando tanto esta obra. Sabemos que los estudios medioambientales tienen su complejidad —lo sabemos muy bien porque el País Vasco, por su orografía, tiene muchas complejidades—, pero nos gustaría que nos contestaran qué está pasando, porque en la parte que el Gobierno vasco, vía encomienda, está realizando van a finalizar las obras y va a faltar la parte que tiene que desarrollar su Gobierno.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana, senadora Bailac Ardanuy, es su turno.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Gracias, secretario de Estado, por sus respuestas. En lo que se refiere al corredor mediterráneo, nos alegramos de que tengan clara la prioridad de una obra tan estratégica como esta. Y ya le adelantamos que le vamos a pedir concreción, las partidas detalladas de esos 15 000 millones de inversión que usted ha comentado, para analizar dónde y cómo se han invertido esos recursos en relación con el corredor mediterráneo.

Volvemos a insistir en la cuestión de los trenes que en Lleida quedan parados por la falta de maquinistas. E insistimos en esta cuestión, porque llevamos unas horas debatiendo sobre el futuro de la movilidad a través de la estrategia que usted ha planteado y corremos el riesgo de quedar desconectados de las necesidades del día a día de las personas que hoy se suben a un tren y ven que este no puede avanzar porque no se puede sustituir al maquinista y son redirigidas a un autobús que les cubre el servicio con mucha más demora, etcétera. Por eso, además de en la visión estratégica que debe tener la movilidad en el futuro, también insistimos en resolver las cuestiones inmediatas, del día a día.

Y haciendo hincapié en todo lo que respecta a la sostenibilidad de la movilidad, a la que también usted se ha referido ampliamente, nosotros recogemos aportaciones de la sociedad civil en Cataluña, de Ecologistes en Acció y de Depana, que nos han planteado algunos objetivos que creen que debería tener esta estrategia de movilidad. Por ejemplo, se refieren a la necesidad de cumplir con la reducción



# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 24

de al menos el 50 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en 2030 en relación con los datos de 1990. Por eso queremos que nos concrete un poco más cuál es el objetivo anual de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte, que sabemos que es uno de los que puede contribuir en mayor medida a esa reducción de emisiones global. Y vuelvo a recordar la insistencia de nuestro grupo en la necesidad de trabajar en un gravamen para el queroseno, como ya hemos referido en esta Cámara en otras ocasiones. Nos parece que podría ser también una medida para conseguir la sostenibilidad ambiental del transporte, de la movilidad en general.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Senadora Bailac, muchas gracias.

Turno del Grupo Parlamentario Popular. El senador Rollán Ojeda tiene la palabra.

El señor ROLLÁN OJEDA: Gracias, señor presidente.

Es cierto que hay una bonita amistad. Yo creo que hay una bonita relación, que se ha puesto de manifiesto, y es una pena que, habiendo sido la semana pasada el día de San Valentín, se produzca este desencuentro, que yo creo que obedece principalmente a que ustedes se quieren atribuir en buena medida lo que hizo el que fue ministro, Íñigo de la Serna, que desbloqueó tantos y tantos proyectos y tantas y tantas obras que estaban paralizadas en la anterior situación del anterior Gobierno, del señor Rodríguez Zapatero. Y ustedes han podido licitar dichas obras en base a unos presupuestos aprobados por el señor Montoro. Tal cual. *(Aplausos.— Rumores)*.

En cualquier caso, dicho esto, quiero centrarme en algunas de sus afirmaciones, que comparto. Del mismo modo, no quería que se me pasara reafirmarme en que usted dice lo que dice y yo digo lo que digo, y me reafirmo y le reconozco que tiene usted una labor ingente en el ministerio porque sigue siendo, al menos para mí, esa referencia. Decía usted —con acierto y lo comparto— que hay que abordar proyectos maduros y también proyectos de alto valor económico. Por eso, le ruego que den el impulso que necesita la variante de la A-1 a su entrada a la ciudad de Madrid, que es uno de los puntos críticos y de mayor acumulación de atascos. Y también que se dote de los recursos económicos y del impulso político al bus-VAO de la A-2, que marcará un antes y un después en la movilidad porque va a permitir que un gran número de vehículos que hoy permanecen durante horas atascados en el acceso y la salida de la A-2 en hora punta migren al uso del transporte público a través de la utilización de los autobuses interurbanos.

En materia de cercanías, Madrid es una de las principales regiones por el número de usuarios. Por lo tanto, le pedimos el máximo respeto en lo que se refiere a la puntualidad y también en ampliar la red, y no única y exclusivamente —lo comparto con alguno de los intervinientes— a través de la solución ferroviaria; hay otros modelos, y todos ellos son perfectamente válidos si se alcanza el objetivo. En cuanto al modelo de integración intermodal, por si les sirve de referencia —lo digo con la máxima humildad—, creo que el Consorcio Regional de Transportes es uno de los métodos y modelos más efectivos, con el que se pone de manifiesto que el Gobierno autonómico de la Comunidad de Madrid aporta año tras año una cifra superior a los 1000 millones de euros, lo que está en torno al 75 o 78 % del total de las aportaciones de las diferentes administraciones públicas.

Y bienvenido sea también a las políticas en pro de hacer cada vez más accesible y universal el transporte público, como hizo en la pasada legislatura el Gobierno de la Comunidad de Madrid, del Partido Popular, al poner en marcha el abono transporte joven, que permite moverse hasta la edad de 26 años por todo el territorio regional haciendo un desembolso tan solo de 20 euros al mes; puesto en marcha, por cierto, por la expresidenta Cifuentes, absuelta en el día de ayer.

Utilizo los diez segundos que me quedan refiriéndome al sector privado, con la siguiente pregunta: ¿qué opinión le merece la iniciativa privada que hemos conocido sobre el posible desarrollo de un segundo aeropuerto en la ciudad de Madrid?

Y finalizo, con la venia del señor presidente, consumiendo diez segundos extras para agradecerle su asistencia, su participación y animarle a que visite esta Cámara con mucha más frecuencia. Para mí es un placer debatir con usted. Gracias, señor Saura.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Rollán.

Turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el senador Morales Quesada.

El señor MORALES QUESADA: Gracias, presidente.

Antes de empezar mi intervención me gustaría decirle al portavoz del Partido Popular que le vuelve otra vez a fallar la memoria. El señor De la Serna quizá desatascó la mala gestión de la señora Pastor, pero

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 25

en absoluto nada del señor Zapatero. (*Aplausos*). Y en cuanto a Canarias, le puedo decir que fue el señor Ábalos el que impulsó el convenio de carreteras, porque la señora Pastor nos quitó los fondos y el señor De la Serna nos los remató, con lo cual, pocos ejemplos están dando ustedes hoy. (*Aplausos*).

Quiero agradecerle, señor Saura, su exposición y explicación sobre esta nueva estrategia de movilidad, segura, sostenible y conectada, que deja reflejado que el nuevo espíritu del ministerio, empezando por el cambio de nombre, es apostar por la movilidad como un derecho, una movilidad adaptada a las necesidades sociales, medioambientales y de cohesión social. Además, esta estrategia está en consonancia con los objetivos de desarrollo sostenible; como se recoge, por ejemplo, en el objetivo 11, hay que lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Al igual que las grandes ciudades contribuyen al 60 % del PIB mundial, también representan alrededor del 70 % de las emisiones de carbono. Las ciudades son centros neurálgicos de crecimiento económico, pero también son ciudades sobrecargadas con infraestructuras y servicios no acordes muchas veces con las necesidades, lo que contribuye a empeorar la contaminación del aire y el crecimiento incontrolado. Como contrapartida, nos encontramos con capitales de provincia y poblaciones de zonas interiores despobladas y mal conectadas. Por ello, es más que necesaria una estrategia de movilidad. Como recoge esta estrategia, a recomendación de la Airef, se seleccionan aquellas inversiones en infraestructuras que sean rentables social y económicamente y satisfagan las necesidades de movilidad, priorizando el transporte público y avalando una conectividad eficiente, sostenible y ecológica que preste buenos servicios tanto en ámbitos urbanos como rurales.

Nosotros somos representantes de los ciudadanos y, como tales, debemos tener como objetivo un gran pacto, poniéndonos de acuerdo, como poco, en mínimos, teniendo presente la frustración que podemos generar si eso no se realiza. Debemos ser capaces de concretar, garantizar y llevar a cabo esta estrategia de movilidad, que no es otra que la movilidad habitual de nuestra ciudadanía y sus necesidades diarias de desplazamiento, con una planificación adecuada y útil de las infraestructuras que cumpla con las expectativas de los habitantes de los diferentes territorios. Debemos dejar de poner las luces cortas y, como recoge esta estrategia, pensar también a medio y largo plazo, porque eso es garantizar la cohesión territorial.

Señor secretario de Estado, permítame también que le agradezca que esta sea una estrategia dialogada, de escucha activa con la sociedad, con los agentes económicos y sociales, con las comunidades autónomas, los cabildos, los ayuntamientos, etcétera; en definitiva, que todos nos sentimos parte de esta estrategia y de su fin, que es la futura ley de movilidad. Asimismo, quiero agradecerle la convocatoria para conocer las iniciativas de las empresas del sector de transporte en el marco del Plan de recuperación, transformación y resiliencia, porque así vamos a conocer las propuestas del sector para diseñar y ejecutar de forma más eficiente los fondos que vengan de Europa.

Y me gustaría terminar con una frase del que fuera alcalde de Bogotá, el señor don Enrique Peñasola, también defensor de la movilidad sostenible, que decía que una sociedad avanzada no es aquella en la que los pobres puedan moverse en coche, sino en la que incluso los ricos utilicen el transporte público. El ministerio cuenta con el apoyo del Grupo Socialista del Senado para sacar adelante esta estrategia.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Morales Quesada.

Para contestar este segundo turno de intervenciones de los distintos portavoces de los grupos parlamentarios, tiene la palabra el secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (Saura García): Gracias, señor presidente. Voy a contestar brevemente.

Nuevamente, quiero agradecer el tono de todas las intervenciones. La del senador Sánchez-Garnica, por supuesto.

La señora González Modino me ha preguntado de nuevo por el trayecto Cuenca-Utiel. Estamos trabajando en ello, pero ya conoce las consecuencias del cambio climático y de la climatología. Desde luego, estamos empeñados en recuperar ese itinerario cuanto antes.

El señor Argüeso Torres hablaba de la adecuación de Benalúa. La adecuación de Benalúa es una situación provisional debido a la necesidad de desviar el tráfico de mercancías por el norte de Alicante, y ADIF está trabajando con el puerto de Alicante en una situación provisional para evitar el uso de Benalúa. Además, en el Mitma, el Ministerio de Transportes, estamos trabajando en una solución definitiva, no provisional. Y me consta que ADIF está trabajando, como no podía ser de otra manera, por la solución del problema, sin duda alguna.

En cuanto a la señora Vaquero Montero y la declaración de impacto medioambiental, estoy convencido de que ella está de acuerdo conmigo, y no quiero en ningún momento malinterpretar sus palabras. Lo que sucede es que, evidentemente, en una tramitación medioambiental hay una autonomía de los empleados públicos, como en el caso de alguna diputación, también vasca, gobernada por el PNV, donde me imagino que los empleados públicos están haciendo su trabajo. Entonces, el político tiene que llegar donde llega y los empleados públicos hacen su trabajo; por tanto, respetando. ¿Que nos gustaría que todo fuera más rápido? Al ministerio, el primero. Quiero que sepa que para el ministerio la conexión Burgos-Vitoria es muy importante, estratégica, porque la Y vasca no tendría sentido sin esa conexión para conectar pasajeros y mercancías con el conjunto del Estado. Si usted me pregunta por inversiones estratégicas, para nosotros esa es una de las inversiones estratégicas, sin duda alguna, pero, evidentemente, tenemos que respetar el trabajo de los empleados públicos. Yo estoy convencido de que usted también lo cree, por consiguiente, no interprete mis palabras con una reinversión de sus palabras. Seguro que estamos de acuerdo, pero como gestor público le he querido transmitir que esa circunstancia se da en la Administración General del Estado, en la local, en la autonómica y en la foral.

Refiriéndome a la portavoz de Esquerra, en relación con las cercanías, efectivamente, resolver los problemas de movilidad de los ciudadanos no es necesariamente más inversión. Cuando les decimos a unos ciudadanos que tienen un problema —en el caso de *rodalies*— que la solución a su problema es invertir mucho más, por supuesto que hay que invertir, pero cuando llegue esa inversión esos ciudadanos no habrán resuelto su problema ni hoy ni pasado mañana. Entonces, creo que es importante decir a los ciudadanos que la movilidad y resolver los problemas de movilidad no supone necesariamente siempre invertir más, porque puede que esa solución llegue diez años después, pero ¿qué pasa en ese tiempo? En el caso de *rodalies* pensamos que hay que invertir más, sin duda alguna —ahí está el plan de *rodalies* presentado por el ministro—, pero también creemos que hay que mejorar el servicio.

Respecto a lo que usted me ha preguntado sobre los maquinistas, supongo que está relacionado con el momento que estamos atravesando de la COVID, que me consta que ha afectado a los servicios en general del sistema ferroviario español y, en particular, de *rodalies*. Por supuesto que sí. Estamos de acuerdo con usted en que todo no es invertir más; hay que invertir más, hay que invertir mejor y hay que conectar la inversión que ya hemos hecho, sacarle rentabilidad a la inversión que ya hemos hecho.

Y quiero agradecer nuevamente al señor Rollán su tono. El señor Bernabé y yo tenemos una buena relación personal desde hace muchísimo tiempo. Él, además —lo voy a decir aquí públicamente—, es de un pueblo muy bonito de la Región de Murcia, La Unión, que está muy cerca de otro pueblo, también muy bonito, Torre-Pacheco, donde yo nací; por tanto, le conozco desde hace muchísimo tiempo. Ha sido alcalde de su ciudad y vive en su ciudad porque quiere a su ciudad. Así pues, siempre el máximo respeto personal por el señor Bernabé, siempre; ahora y en el futuro, no le quepa la menor duda, señor Rollán.

El problema que tenemos con el anterior ministro de transportes, el señor De la Serna, es que hay un descuadre entre lo que prometió y lo que podíamos invertir en torno a 40 000 millones de euros. Había que elegir dónde invertir, y nosotros elegimos invertir en que llegara el AVE a Murcia y soterrado. Insisto, teníamos un descuadre —no pequeño— en torno a 40 000 millones de euros, porque prometió todo en todos sitios. Y, claro, al final teníamos que asignar recursos, que es el trabajo de un político, de un gestor público, y pensamos que había que asignar recursos al soterramiento del AVE en Murcia.

Usted me habla del bus-VAO. Es importante, es una iniciativa que tenemos que ampliar y que va a tener financiación europea. Y, por supuesto, las cercanías de Madrid son importantes, porque, como usted ha dicho, son millones de personas al cabo del año las que mueven las cercanías de Madrid. El ferrocarril está pensado para mover a muchas personas, es un modo de transporte que está pensado y se hace rentable cuando mueve muchísimas personas, y las cercanías de Madrid van a exigir, evidentemente, una inversión, una mejora de fiabilidad desde el punto de vista tecnológico y de material móvil. Vamos a invertir en Madrid, no le quepa la menor duda, porque invertimos en todo: en medioambiente, en cohesión social y también en productividad.

En cuanto al segundo aeropuerto de Madrid, es una cuestión que está residenciada en el ámbito exclusivamente técnico. Por tanto, no le puedo decir mucho más que los informes que generen, que produzcan los servicios del Ministerio de Transportes. (*El señor Rollán Ojeda: La variante de la A-1*). Esa es una cuestión que tenemos pensada y planificada en el ministerio y que, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias, tendremos en cuenta para esa inversión. Invertir en Madrid es invertir también en rentabilidad social y económica.

Muchas gracias por el tono de la reunión, de la comparecencia. Me llevo lo más positivo: que hay una predisposición por parte de todas las fuerzas políticas, incluido el principal grupo de la oposición, a hablar de

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 136

16 de febrero de 2021

Pág. 27

un gran pacto de infraestructuras por el transporte. Creo que todos los grupos están por ese gran acuerdo, por ese gran pacto. España se juega mucho. El señor Rollán decía —lo quería dejar para el final— que en España se ha perdido mucho empleo. Mire, nunca en la historia, solo en la guerra civil, el PIB de España disminuyó tanto como el año pasado: un 11 %, pero el desempleo, la tasa, disminuyó 2,3 puntos, luego hay una asimetría entre la caída del PIB y la pérdida de empleo. Eso tiene mucho que ver con políticas contracíclicas, medidas con las que el Estado es muy importante en una situación de crisis. Lo mejor en una situación de crisis no es la austeridad expansiva, sino una política fiscal proactiva.

Muchísimas gracias. Buenas tardes a todos y a todas. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Quiero agradecer la comparecencia del secretario de Estado. Y yo, como la senadora Pilar González, agradezco doblemente la didáctica empleada, como docente y como oyente. También agradezco la asistencia a todos los senadores. Les deseo a todas sus señorías mucha salud. Y cuidense.

Se levanta la sesión.

*Eran las catorce horas y treinta minutos.*