



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 1

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ FERNÁNDEZ BLANCO

Sesión celebrada el lunes, 28 de junio de 2021

ORDEN DEL DÍA

Elección de la Vicepresidencia Primera de la Comisión.
(Núm. exp. 541/000008)

Ratificación de la Ponencia

- Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.
(Núm. exp. 621/000027)
Autor: GOBIERNO

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las razones por las que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana no ha dotado presupuestariamente la realización del estudio informativo para la reapertura de la línea férrea entre Guadix, Baza (Granada), Almazora (Almería) y Lorca (Murcia).
(Núm. exp. 681/000970)
Autor: ROBLES RODRÍGUEZ, JOSÉ ANTONIO (GPP)
- Pregunta sobre el plazo previsto para la realización del estudio informativo de la reapertura de la línea férrea entre Guadix, Baza (Granada) y Lorca (Murcia), con indicación del coste previsto y la partida presupuestaria correspondiente.
(Núm. exp. 681/000997)
Autor: ROBLES RODRÍGUEZ, JOSÉ ANTONIO (GPP)
- Pregunta sobre si el Gobierno tiene previsto retomar la construcción de la estación intermodal o estación central al lado del aeropuerto de Reus (Tarragona), que permitiría la conectividad aérea con el aeropuerto de Barcelona El Prat-Josep Tarradellas.
(Núm. exp. 681/000948)
Autores: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)
- Pregunta sobre las previsiones del Gobierno con respecto a la reformulación durante el año 2021 del presupuesto inicial para poder retomar las obras de la estación del aeropuerto de Reus (Tarragona).
(Núm. exp. 681/000949)
Autores: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 2

- Pregunta sobre la fecha prevista para sacar a concurso público la redacción del proyecto de implantación del ancho de vía internacional en el tramo ferroviario comprendido entre Castellón/Castelló y Tarragona.
(Núm. exp. 681/000950)
Autores: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)
- Pregunta sobre las previsiones existentes con respecto a la adaptación de las instalaciones y elementos de la línea ferroviaria entre Castellón/Castelló y Tarragona necesarios para poder explotar correctamente la longitud del tren estándar interoperable.
(Núm. exp. 681/000951)
Autores: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)
- Pregunta sobre si en el año 2025 estará terminada toda la infraestructura del Corredor Mediterráneo.
(Núm. exp. 681/000952)
Autores: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)
- Pregunta sobre la fase en la que se encuentra el proyecto de construcción de una nueva estación ferroviaria de alta velocidad entre Barcelona y la frontera francesa, próxima al aeropuerto de Girona-Costa Brava.
(Núm. exp. 681/000955)
Autor: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)
- Pregunta sobre las previsiones del Gobierno para impulsar durante el año 2021 la implantación del ancho mixto en una de las dos vías de la línea ferroviaria convencional de Vilamallà a Portbou (Girona).
(Núm. exp. 681/000956)
Autor: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)
- Pregunta sobre las previsiones del Gobierno con respecto a la rehabilitación de la línea ferroviaria entre Reus y Roda de Berà (Tarragona) para el transporte de mercancías.
(Núm. exp. 681/000957)
Autor: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)
- Pregunta sobre la previsión del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para culminar las obras de remodelación y construcción del nuevo acceso ferroviario al puerto de Tarragona.
(Núm. exp. 681/000958)
Autor: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)
- Pregunta sobre la fecha prevista por el Gobierno para la finalización de las obras del nuevo corredor ferroviario del acceso a la terminal 1 y de ejecución de dos nuevas estaciones en el aeropuerto de Barcelona El Prat-Josep Tarradellas.
(Núm. exp. 681/000953)
Autor: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)
- Pregunta sobre la fecha prevista para la ejecución del nuevo plan de cercanías de Cataluña.
(Núm. exp. 681/000959)
Autor: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)
- Pregunta sobre la primera inversión prevista para su aplicación durante el año 2021 en el aeropuerto de Barcelona El Prat-Josep Tarradellas.
(Núm. exp. 681/000947)
Autores: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 3

- Pregunta sobre la fecha prevista por el Gobierno para terminar las obras del nuevo edificio de la estación de ferrocarril de Sant Andreu Comtal, en Barcelona.
(Núm. exp. 681/000954)
Autor: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)
- Pregunta sobre determinados extremos en relación con el proyecto de construcción del Centro de Educación Infantil y Primaria (CEIP) Aldaialde en Vitoria/Gasteiz (Araba/Álava).
(Núm. exp. 681/001072)
Autores: BIDEGUREN GABANTXO, IDURRE (GPERB) y ELEJABARRIETA DÍAZ, GORKA (GPERB)
- Pregunta sobre la posibilidad de soterrar la vía del tren a su paso por el centro urbano de El Vendrell (Tarragona), con indicación de si existe algún estudio al respecto.
(Núm. exp. 681/001136)
Autor: CASTEL FORT, LAURA (GPERB)
- Pregunta sobre si el Gobierno va a atender la petición de la Xunta de Galicia sobre la reactivación de la Comisión Mixta de seguimiento de la Autopista del Atlántico.
(Núm. exp. 681/001142)
Autores: LORENZO TORRES, MIGUEL (GPP); VISO DIÉGUEZ, MIGUEL ÁNGEL (GPP) y ROJO NOGUERA, PILAR MILAGROS (GPP)

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 el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el ámbito del departamento.
(Núm. exp. 713/000634)
Autor: GOBIERNO
-

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 4

Se abre la sesión a las doce horas y cinco minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenos días. Se abre la sesión.

Señorías, parece ser que el secretario de Estado tardará diez minutos en llegar. Creo que nos puede dar tiempo a ver los primeros puntos del orden del día mientras él llega y así aprovechamos.

El señor letrado va a pasar lista para ver si hay ausencias.

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

El señor PRESIDENTE: Registrados los senadores presentes, pasamos a la aprobación del acta de la sesión anterior, que celebramos el 3 de junio de 2021. ¿Podemos aprobar el acta por asentimiento? (*Asentimiento*). Muchas gracias, señorías.

ELECCIÓN DE LA VICEPRESIDENCIA PRIMERA DE LA COMISIÓN.
(Núm. exp. 541/000008)

El señor PRESIDENTE: Procede efectuar la elección para cubrir la vacante existente en la Vicepresidencia Primera de la Comisión. Antes de nada, quisiera agradecer su aportación desde la Vicepresidencia a la senadora Verdier y desearle todos los éxitos en su nuevo cometido. (*Aplausos*).

Conforme a la práctica de la Cámara, si existiera una única candidatura para el puesto a cubrir, la elección se llevaría a cabo directamente por asentimiento. Se ha formulado la propuesta de don Francisco Javier Aragón Ariza como vicepresidente primero de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Pregunto a la comisión si esta propuesta puede ser aprobada por asentimiento. (*Asentimiento*). Se aprueba por asentimiento. Don Francisco Javier Aragón Ariza queda elegido vicepresidente primero de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (*Aplausos*).

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA

- PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 16/1987, DE 30 DE JULIO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES EN MATERIA DE INFRACCIONES RELATIVAS AL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR Y PARA LUCHAR CONTRA LA MOROSIDAD EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA, ASÍ COMO NORMAS PARA MEJORAR LA GESTIÓN EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS.
(Núm. exp. 621/000027)
AUTOR: GOBIERNO

El señor PRESIDENTE: Pasamos al siguiente punto: Ratificación de la Ponencia del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

De conformidad con el acuerdo de la Mesa del Senado de 11 de febrero de 2020, procede ratificar la ponencia en este proyecto de ley formada por los siguientes senadores: por el Grupo Parlamentario Socialista, la senadora doña Ana Martínez Zaragoza y los senadores don Ramón Morales Quesada y don Antonio Poveda Zapata; por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, los senadores don Pedro Manuel Rollán Ojeda y don Antonio Silván Rodríguez; por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-EH Bildu, la senadora doña Sara Bailac Ardanuy; por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, la senadora doña María Isabel Vaquero Montero; por el Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal, la senadora doña María Pilar González Modino; por el Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado Junts per Catalunya-Coalición Canaria/Partido Nacionalista Canario, el senador don Josep Lluís Cleries i González; por el Grupo Parlamentario Democrático (Ciudadanos, Agrupación de Electores Teruel Existe y Partido Regionalista de Cantabria, el senador don Joaquín Vicente Egea Serrano; y por el Grupo Parlamentario Mixto, el senador don Clemente Sánchez-Garnica Gómez.

¿Está de acuerdo la comisión y ratifica dicha ponencia? (*Asentimiento*). Queda ratificada la ponencia del proyecto de ley por asentimiento.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 5

Quiero decirles en este punto que la idea de calendario es la siguiente: se ha pedido prórroga en el plazo de presentación de enmiendas, de forma que acaba el día 3 de septiembre. Por lo tanto, para que lo anoten sus señorías y, si les parece oportuno, a las 12:30 el 7 de septiembre reuniríamos la ponencia y a las 11:00 del 9 de septiembre la comisión, para ver si el proyecto de ley va al Pleno del 15 de septiembre. *(La señora González Modino: ¿Lo puede repetir, por favor?).* Sí: el plazo de presentación de enmiendas acaba, porque ya se ha solicitado la prórroga, el día 3 de septiembre. El calendario sería reunir la ponencia el día 7 de septiembre a las 12:30 y, luego, el día 9 de septiembre se reuniría la comisión a las 11:00. Y el Pleno al que iría el proyecto de ley, el del 15 de septiembre.

CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE DETERMINADOS EXTREMOS EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO DE EDUCACIÓN INFANTIL Y PRIMARIA (CEIP) ALDAIALDE EN VITORIA/GASTEIZ (ARABA/ÁLAVA).
(Núm. exp. 681/001072)
AUTORES: BIDEGUREN GABANTXO, IDURRE (GPERB) Y ELEJABARRIETA DÍAZ, GORKA (GPERB)

El señor PRESIDENTE: Pasamos al siguiente punto porque el secretario de Estado ya ha llegado y lleva esperando un tiempo. Recibimos, pues, y damos la bienvenida al secretario de Estado, don Pedro Saura García, para que dé cumplida contestación del Gobierno a las preguntas que se han transformado de escritas a orales y, en una posterior intervención, para comparecer a petición propia y explicar el Plan de recuperación, transformación y resiliencia en el ámbito de su departamento.

Con respecto a la pregunta 681/001072, de los senadores Bideguren y Elejabarrieta, ha sido retirada.

- PREGUNTA SOBRE LAS RAZONES POR LAS QUE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA NO HA DOTADO PRESUPUESTARIAMENTE LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO PARA LA REAPERTURA DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE GUADIX, BAZA (GRANADA), ALMANZORA (ALMERÍA) Y LORCA (MURCIA).
(Núm. exp. 681/000970)
AUTOR: ROBLES RODRÍGUEZ, JOSÉ ANTONIO (GPP)

El señor PRESIDENTE: Así que pasamos a la siguiente, con número de expediente 970, del senador don José Antonio Robles Rodríguez. Para formular la pregunta tiene tres minutos. Tiene la palabra, senador.

El señor ROBLES RODRÍGUEZ: Gracias, presidente.

Señor secretario de Estado, señorías, buenas tardes a todos. El ministro de Fomento, en presencia de la presidenta de ADIF, se comprometió con el presidente de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Guadix y Baza a dotar los presupuestos del Estado para 2021 con 1,6 millones de euros para el estudio informativo de la línea férrea Granada-Guadix-Lorca. ¿Cuáles son los motivos para que no haya sido incluida en los Presupuestos Generales del Estado de 2021 esta partida?

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

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

Buenos días a todos y a todas. Es un placer estar aquí nuevamente con ustedes.

Señor Robles, en relación con el asunto interesado, le confirmo que la intención del Ministerio de Transportes es lanzar la contratación de la redacción de este estudio informativo en las próximas semanas. De hecho, yo mismo he firmado hace unas semanas la orden de inicio del expediente de contratación, que actualmente se encuentra dentro del proceso de tramitación habitual de cualquier contrato de servicios. Por consiguiente, la voluntad es realizar este estudio informativo y, además, efectivamente, va a tener una consignación presupuestaria en el programa 453.A, Infraestructuras del transporte ferroviario, para financiar esta actuación. Por tanto, está previsto que se elabore el encargo, está previsto, evidentemente, que se haga la licitación y, asimismo, está prevista en los presupuestos su financiación.

Gracias, señoría. Gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 6

El señor PRESIDENTE: Senador, sé que en el sistema del Pleno los tres minutos incluyen un turno de réplica, pero en la Mesa decidimos que aquí no. No obstante, si quiere utilizarlos, habrá flexibilidad.

El señor ROBLES RODRÍGUEZ: No; tengo otra pregunta que está relacionada con el asunto, así que intervendré a continuación.

El señor PRESIDENTE: Perfecto.

— PREGUNTA SOBRE EL PLAZO PREVISTO PARA LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA REAPERTURA DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE GUADIX, BAZA (GRANADA) Y LORCA (MURCIA), CON INDICACIÓN DEL COSTE PREVISTO Y LA PARTIDA PRESUPUESTARIA CORRESPONDIENTE.

(Núm. exp. 681/000997)

AUTOR: ROBLES RODRÍGUEZ, JOSÉ ANTONIO (GPP)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta, con número de expediente 997. Tiene la palabra, señoría.

El señor ROBLES RODRÍGUEZ: Gracias, presidente.

En el mes de diciembre del año pasado, el ministro Ábalos vino a decir lo que nos acaba de decir esta mañana el secretario de Estado, y es que, aunque no existía la partida presupuestaria, se iba a hacer con otra. Lógicamente, somos escépticos. La supresión de la línea fue letal para el desarrollo de las provincias de Granada, Almería y parte de Murcia, que vieron truncadas sus expectativas de progreso. Hasta tal punto es así, que hoy un diario local señala que un informe del Banco de España amenaza con la desaparición en Granada de veintiocho municipios en la provincia. De estos veintiocho, veinte están afectados por las líneas férreas de las que estamos hablando. Tras décadas de reivindicaciones, en 2012 fue el Partido Popular el que incluyó el ramal Guadix-Baza-Lorca en su planificación ferroviaria a medio y largo plazo. En 2017 fue redactado el estudio previo de viabilidad y publicado en la página web del Ministerio de Fomento, existiendo un compromiso firme de gasto de 600 000 euros para hacer este estudio informativo. Con la moción de censura, el estudio informativo se vio truncado. Posteriormente, en los presupuestos fallidos de 2019 también aparecía esa partida, pero ya sabemos lo que ocurrió con esos presupuestos. Y ahora, en 2021, a pesar del compromiso, no aparece. Se han presentado enmiendas por parte del Partido Popular en el Senado y en el Congreso, pero se han rechazado. Y lo que no está en los presupuestos, no existe.

El Partido Socialista ha vuelto a engañar a los granadinos. Los granadinos no queremos más promesas ni más palabras, queremos hechos. Se nos dice ahora que se va a hacer con cargo a esa partida, y en la respuesta que se me da también se afirma que, si no existe esta partida y no se puede hacer con cargo a la misma, se dotará otra y se hará en 2021 o se hará en 2050. Creo que esa actitud pone de manifiesto una falta de respeto y el desprecio a su propia promesa, a sus propias palabras, pero, sobre todo, a los granadinos. Parece que nos vienen a decir: Somos el Gobierno de Sánchez y hacemos lo que nos convenga en cada momento. Pues posiblemente lo hagan, como la semana pasada con el IVA de las peluquerías, pero ahí estará el Partido Popular para contarlos, denunciarlos y en unos meses rectificarlos.

La pregunta es la siguiente: ¿cuál es el plazo de ejecución de este estudio informativo, cuándo tienen previsto que comience y cuál es su coste?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Robles.

Para contestar a la pregunta, tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Señoría, además de la promesa del ministro, yo le he dicho anteriormente que he firmado la orden de inicio del expediente de la contratación. Por consiguiente, mis palabras son claras y concisas y que, además, puede usted comprobar porque eso ha sido así; he firmado el inicio del expediente. Por tanto, vamos a cumplir la promesa que hizo el señor ministro a los granadinos. ¿Qué parte, señoría, de lo que le he dicho no ha entendido? Es que he firmado ya el inicio del expediente. Y le he dicho también que, dentro del presupuesto, efectivamente, hay una partida destinada a financiar ese estudio informativo.

Yo entiendo que los granadinos sean escépticos; eso lo entiendo porque el Gobierno del Partido Popular gobernó unos cuantos años en nuestro país y, a pesar de que el estudio informativo había dado sus primeros pasos, a pesar de que eso fue así en esos años del Gobierno del Partido Popular, se dejó sobre la mesa, se dejó el expediente en un cajón y nunca se terminó. Yo entiendo el escepticismo de los granadinos, con el Partido Popular, pero además de la promesa del señor ministro, después de la promesa vienen los hechos. Y nosotros en el ministerio, porque el secretario de Estado ha firmado el inicio del expediente, vamos a comenzar a tramitar el estudio formativo. Insisto, había ya un inicio del estudio informativo en el periodo de Gobierno del PP, pero se dejó sobre la mesa, se dejó en un cajón. Entiendo el escepticismo, pero ahora, evidentemente, el Gobierno va a cumplir con sus promesas y va a licitar este estudio informativo.

Gracias, señor presidente.

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

- PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO TIENE PREVISTO RETOMAR LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN INTERMODAL O ESTACIÓN CENTRAL AL LADO DEL AEROPUERTO DE REUS (TARRAGONA), QUE PERMITIRÍA LA CONECTIVIDAD AÉREA CON EL AEROPUERTO DE BARCELONA EL PRAT-JOSEP TARRADELLAS.

(Núm. exp. 681/000948)

AUTORES: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) Y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)

- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL GOBIERNO CON RESPECTO A LA REFORMULACIÓN DURANTE EL AÑO 2021 DEL PRESUPUESTO INICIAL PARA PODER RETOMAR LAS OBRAS DE LA ESTACIÓN DEL AEROPUERTO DE REUS (TARRAGONA).

(Núm. exp. 681/000949)

AUTORES: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) Y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)

El señor PRESIDENTE: Para las siguientes preguntas quiero agradecer al senador Cleries su capacidad para agrupar todas las propuestas. En este primero grupo, referidas a la estación de Reus, tiene dos preguntas con números de expediente 948 y 949. Dispone de cinco minutos para su formulación al secretario de Estado.

Tiene la palabra el senador Cleries.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, agradezco la comparecencia del secretario de Estado para responder a estas preguntas y presentar el Plan de recuperación en el ámbito del ministerio.

Estas preguntas se refieren a la estación central intermodal del aeropuerto de Reus, un proyecto que estaba adjudicado desde el año 2009, durante el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, pero que los Gobiernos del PP acabaron descartando en plena crisis económica. Esta estación intermodal ha sido una larga reivindicación no solo de Reus, sino prácticamente de toda la demarcación de Tarragona. Esta zona recibe cuatro millones de turistas —aparte de los 350 000 habitantes que viven allí— que visitan principalmente PortAventura, el Delta del Ebro, Salou, Tarragona, Reus, Cambrils, etcétera. La estación intermodal facilitaría las comunicaciones en el Camp de Tarragona y permitiría la interrelación entre el ferrocarril, la A-7, la AP-7, el aeropuerto de Reus e, incluso, el puerto de Tarragona, mejorando unas conexiones en materia de infraestructuras que en estos momentos son del todo insuficientes. La finalización de este proyecto tendría un impacto económico de suma importancia para la demarcación de Tarragona, pues se crearía un *hub* de mercancías que, dado el crecimiento de la industria de la logística y la reconfiguración del comercio, dotaría de un mayor dinamismo y competitividad al aeropuerto de Reus. Como hemos dicho, esta obra está paralizada. La previsión era acabarla en 2012, por tanto, lleva paralizada una década, con los terrenos preparados para su ejecución. Además, también serviría y ha de servir para facilitar la interconectividad con la zona de Barcelona, el aeropuerto y, si se realiza dentro del corredor mediterráneo —después hablaremos de ello—, también con el aeropuerto de Girona.

Creemos de suma importancia el efecto que puede tener esta estación. Hace pocas semanas, en esta comisión aprobamos una moción que instaba a iniciar todos los estudios para definir concretamente esta estación central intermodal y su funcionamiento. Por tanto, a Junts per Catalunya le gustaría que concretara cómo enfoca el ministerio estos estudios, la construcción y la finalización de esta obra.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 8

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Cleries.
Para contestar, tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Señoría, efectivamente, se paralizó y se optó por otra solución ferroviaria. El Gobierno entiende que desde el territorio se pide una solución integral al sistema ferroviario del corredor mediterráneo y su conexión con Tarragona. Por tanto, el Gobierno, de acuerdo con lo aprobado en los presupuestos, va a realizar estudios de demanda y de viabilidad socioeconómica de la estación central, así como su encaje —a esto se le llamaba anteriormente funcional— dentro de la red ferroviaria de Tarragona. Efectivamente, el aeropuerto es un elemento fundamental en el sistema de aeropuertos de Cataluña. Todos esos aeropuertos catalanes, desde nuestro punto de vista, están interrelacionados y deben tener una buena conexión y, por consiguiente, hay que analizar la viabilidad de la estación central desde ese punto de vista. Pero también entendemos que hay un análisis en conjunto del sistema ferroviario de Tarragona, como consecuencia de las obras de conectividad del corredor mediterráneo, y nos hemos comprometido a eso en los Presupuestos Generales del Estado para 2021. Y, efectivamente, en las próximas semanas, va a comenzar la redacción de un estudio de alternativas de remodelación de la red arterial ferroviaria de Tarragona y, entre los elementos que se van a incluir, figura la estación central.

Gracias, señor presidente.

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

- PREGUNTA SOBRE LA FECHA PREVISTA PARA SACAR A CONCURSO PÚBLICO LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE IMPLANTACIÓN DEL ANCHO DE VÍA INTERNACIONAL EN EL TRAMO FERROVIARIO COMPRENDIDO ENTRE CASTELLÓN/CASTELLÓ Y TARRAGONA.
(Núm. exp. 681/000950)
AUTORES: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) Y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A LA ADAPTACIÓN DE LAS INSTALACIONES Y ELEMENTOS DE LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE CASTELLÓN/CASTELLÓ Y TARRAGONA NECESARIOS PARA PODER EXPLOTAR CORRECTAMENTE LA LONGITUD DEL TREN ESTÁNDAR INTEROPERABLE.
(Núm. exp. 681/000951)
AUTORES: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) Y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)
- PREGUNTA SOBRE SI EN EL AÑO 2025 ESTARÁ TERMINADA TODA LA INFRAESTRUCTURA DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO.
(Núm. exp. 681/000952)
AUTORES: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) Y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)
- PREGUNTA SOBRE LA FASE EN LA QUE SE ENCUENTRA EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE BARCELONA Y LA FRONTERA FRANCESA, PRÓXIMA AL AEROPUERTO DE GIRONA-COSTA BRAVA.
(Núm. exp. 681/000955)
AUTOR: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL GOBIERNO PARA IMPULSAR DURANTE EL AÑO 2021 LA IMPLANTACIÓN DEL ANCHO MIXTO EN UNA DE LAS DOS VÍAS DE LA LÍNEA FERROVIARIA CONVENCIONAL DE VILAMALLA A PORTBOU (GIRONA).
(Núm. exp. 681/000956)
AUTOR: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL GOBIERNO CON RESPECTO A LA REHABILITACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE REUS Y RODA DE BERA (TARRAGONA) PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.
(Núm. exp. 681/000957)
AUTOR: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)

- PREGUNTA SOBRE LA PREVISIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA PARA CULMINAR LAS OBRAS DE REMODELACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO DE TARRAGONA.

(Núm. exp. 681/000958)

AUTOR: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)

El señor PRESIDENTE: El segundo grupo de tramitación agrupada de las preguntas del senador Cleries lo hemos titulado corredor mediterráneo, y corresponde a los números de expediente 950, 951, 952, 955, 956, 957 y 958. Para formular las preguntas, tiene la palabra el senador Cleries, por un tiempo aproximado de doce minutos.

El señor CLERIES I GONZÀLEZ: Muchas gracias, presidente.

Son preguntas que vienen de tiempo atrás. La semana pasada aprobamos aquí, en el Senado, una moción de Junts per Catalunya, mediante una transaccional con el Grupo Socialista, sobre el corredor mediterráneo. Aun siendo un tema de suma importancia, lo plantearé de forma resumida para no gastar tanto tiempo. Me gustaría que nos explicara la situación y que nos concretara alguna cosa más. Presenté una interpelación al ministro, que se comprometió en muchas cosas; en cambio, en la moción ya no comprometieron tanto, pero es algo que pasa en las mejores familias. Y esperamos que con su respuesta podamos concretar un poco más.

Es cierto que en Catalunya estamos escarmentados con los Presupuestos Generales del Estado porque las cifras nunca son las comprometidas en el Estatut de Catalunya y, además, siempre tenemos la sorpresa de la ejecución. O sea, tenemos dos rebajas en los presupuestos: una, porque no se llega a la cantidad que tendría que llegarse y, otra, por su ejecución. Por ejemplo, entre los años 2015 y 2018, el promedio fue de una ejecución del 65,9 % y, en cambio, con la visión radial que siempre ha tenido el Estado en la zona central, es decir, en la zona de Madrid, el promedio en este mismo periodo fue un 113,9 %. Esto nos preocupa, lo he comentado anteriormente con los presupuestos y la estación de Reus, porque siempre tenemos esa sensación de preguntarnos qué va a pasar. También hemos visto que se han hecho parte de las inversiones radiales hacia Madrid con cargo al corredor mediterráneo y, en cambio, el corredor está paralizado en algunas zonas. Nos parecería más lógico que se hiciera el corredor y después, desde allí, se hicieran las conexiones que fueran necesarias. Por tanto, cuando hablamos de los Presupuestos Generales del Estado, pregunté si es que ahora el Mediterráneo se llamaba Madrid-terráneo, porque parecía que interesaban más las obras radiales de conexión que muchas de las que se han de hacer.

Quiero comentar de forma telegráfica algunas cuestiones que nos interesaría que concretara. Los alcaldes de la zona de Tarragona —Altafulla, Torredembarra, Creixell, Roda de Berà, el Vendrell, Reus, Cambrils, Salou, Vila-seca— reclaman la liberación de las mercancías por la costa para que sean desplazadas por el interior del territorio. Parece que hay voluntad de hacerlo y de estudiarlo. Nos gustaría que nos concretara esta variante de mercancías en la zona de Tarragona y si pueden comprometerse más en este sentido. Por otro lado, el corredor mediterráneo tiene especial sentido si conecta puertos y centrales logísticas. Como decía el otro día, para nosotros el corredor mediterráneo va de una punta a otra. Yo hablo de la zona de Catalunya porque es donde vivo y donde nos presentamos políticamente, pero el corredor ha de incluir todo. Si hablo solamente de un trozo de Catalunya, es por mi compromiso político con los electores de Junts per Catalunya, pero me refiero al conjunto. Como digo, el corredor tiene sentido si conecta puertos y centrales logísticas, y nos gustaría que concretara mucho más. Especialmente, en el puerto de Barcelona y La Llagosta están bastante adelantados, pero, en cambio, en el Penedès y en Vilamallà, en la zona de Girona, sé que hay un compromiso con la Generalitat de Catalunya, pero nos gustaría que la conexión se concretara de una forma más eficaz. Es muy importante que en el puerto de Barcelona, en La Llagosta, en el Penedès y en Vilamallà se hagan estas inversiones y estas conexiones. Por tanto, queremos saber el compromiso del Gobierno al respecto y le instamos a llevar a cabo los proyectos de ejecución y de obras de estas dos estaciones.

Finalmente, por la importancia que tiene por su proximidad con Cataluña y porque forma parte del País Valencià, pedimos hacer más competitivo todo el trayecto desde Tarragona hacia Castelló de la Plana, Valencia, para darle, como digo, más competitividad y que puedan tener más velocidad. Actualmente se ha reducido en media hora el tiempo en el tramo que ya está hecho, en la zona de Vandellòs, pero estaría bien saber cuándo se podrá ejecutar todo el tramo, de manera que ir de Cataluña a Valencia no sea una odisea, como la de hace muchos años.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 10

Me podría alargar más, pero ya lo debatimos en el último Pleno. He citado unas cuestiones que nos gustaría que concretara. Como hemos dicho en la pregunta anterior, queremos que se dé la importancia que tiene a este enlace del corredor entre Reus, Barcelona y Girona por su interconexión entre aeropuertos. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para contestar a esta agrupación de preguntas, tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Señoría, en el Gobierno hemos demostrado en reiteradas ocasiones nuestro firme compromiso por avanzar en el corredor mediterráneo, que en su historia ha recibido una inversión del orden de 16 000 millones de euros. Por consiguiente, es una obra compleja, una obra muy ambiciosa y con la complejidad adicional de invertir donde ya hay un tráfico ferroviario intenso. Pero, insisto, los españoles hemos destinado al corredor mediterráneo 16 000 millones de euros.

Efectivamente, usted mismo tuvo la ocasión de debatir sobre este asunto con el ministro de Transportes a principios de este mes, como consecuencia de una interpelación que su señoría defendió. Hoy voy a tratar de repasar algunas de las actuaciones a las que usted se ha referido verbalmente, pero que también están en la pregunta que ha realizado por escrito. En concreto, en el tramo Castellbisbal-Vilaseca, la inversión total prevista es cercana a los 490 millones de euros, de los que ya se han ejecutado más del 50 %. Actualmente el horizonte para el fin de las obras es 2023. En el tramo Vandellós-Tarragona, al que también usted se ha referido, tras su puesta en servicio a principios de 2020, queda pendiente la operación de cambio de ancho, que no se podrá llevar a cabo, y hay que conectar ese cambio de ancho con el tercer carril entre Castellbisbal y Vilaseca, al que me he referido anteriormente, y la segunda vía con el tercer carril entre Valencia y Castellón, en el que se está trabajando, por lo que esta actuación deberá coordinarse con el cambio de ancho en el tramo Vandellós-Castellón. La inversión total prevista supera los 750 millones de euros, de los que ya se han ejecutado más de un 93 %. Con los condicionantes indicados, el horizonte para el fin de las obras de cambio de ancho de vía a estándar es 2024.

Respecto al tramo Castellón-Vandellós, sobre el que usted me hace particularmente dos preguntas, le puedo decir que hemos aprobado el estudio informativo del cambio de ancho, lo que ha permitido licitar el pasado mes de abril las obras de los subtramos Vandellós-Vinaròs y Vinaròs-Castellón. La implantación de vía doble en ancho estándar en este tramo se realizará tanto en las vías generales como en las vías de apartado, adaptando las instalaciones para la correcta explotación de la longitud de tren estándar interoperable, 750 metros. Además, se ha retomado el proyecto y obra de implantación en ERTMS entre Valencia y Vandellós, que ya se había contratado, pero que estaba suspendido. No obstante, el fin de las obras de implantación del ancho de vía estándar en el tramo Vandellós-Castellón está supeditado a la puesta en servicio de los tramos adyacentes de los que he hablado anteriormente. La inversión total prevista supera los 310 millones de euros, de los que ya se han ejecutado más de un 26 %. En este caso el horizonte para el fin de las obras también es 2024.

En relación con todas estas previsiones hay que tener en cuenta que son obras complicadas, como les decía al principio de mi respuesta, porque se efectúan en líneas actualmente en explotación, con una densidad muy elevada de tráfico ferroviario, siendo necesario conjugar su desarrollo con el mantenimiento de los tráficos actuales, y su puesta en servicio son igualmente complejas.

Me quería referir también a la remodelación y construcción del nuevo acceso ferroviario al puerto de Tarragona. No me ha preguntado directamente, pero ha hablado también de la conexión del corredor mediterráneo con los puertos. En el tramo Castellbisbal-Vilaseca se contempla la mejora de los accesos actuales con el puerto de Tarragona para concretamente poder incorporar el puerto al corredor de ancho mixto. Esta actuación se realizará a finales de este verano para minimizar la afección a la actividad del puerto de Tarragona. Además, me gustaría destacar la reciente firma, el 3 de junio de 2021, del protocolo entre ADIF y el puerto de Tarragona para la planificación conjunta de la gestión del tráfico de mercancías en el complejo ferropuerto de la ciudad.

Me ha preguntado por escrito sobre la estación de Girona y ha hecho referencia a ella en su exposición. En relación con la nueva estación de alta velocidad, próxima al aeropuerto de Girona-Costa Brava, como usted conoce, en marzo de 2019, ADIF y AENA firmaron un protocolo de colaboración para impulsar conjuntamente el desarrollo de este proyecto, en la medida en que el aeropuerto de Girona es importante para hacer más robusto el sistema aeroportuario de Cataluña. La proximidad al aeropuerto de la línea

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 11

de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa y las características geométricas del tramo hacen factible la idea de dotar al aeropuerto de servicios de altas prestaciones ferroviarias. En esta línea hemos trabajado y seguimos dando pasos, y así el pasado mes de mayo se adjudicó la redacción del estudio informativo de la nueva estación ferroviaria en el aeropuerto Girona-Costa Brava. El estudio informativo, que servirá de base para redactar posteriormente el proyecto de construcción, contemplará tanto el análisis de la ubicación de la estación como el análisis funcional y esquema de vías, así como el diseño del edificio de la estación y de la conexión con el aeropuerto que permita establecer las necesidades actuales y futuras relacionadas con las inversiones.

En cuanto a la implantación del ancho mixto en una de las dos vías de la línea convencional Vilamallá-Portbou, sobre las conexiones en ancho estándar con Francia se señala que la conexión en ancho estándar actualmente está prevista a través de la línea Figueras-Perpiñán, dando continuidad a la implantación de ancho estándar que se está llevando a cabo en el corredor mediterráneo. Sobre esto me pregunta también por escrito. En cuanto al trazado por el interior en Tarragona, recuperación del trazado Reus-Roda, a lo que también usted hacía referencia en su intervención, en relación con el trazado ferroviario por el interior de Tarragona, permítame darle alguna información detallada. En los presupuestos generales para este año hemos incluido una partida para llevar a cabo los estudios sobre los itinerarios de mercancías en el área de Tarragona. El estudio va a prestar especial atención al tráfico de mercancías y su problemática a su paso por la línea de costa. Pues bien, ya está la tramitación previa prácticamente finalizada y, en las próximas semanas, saldrá el contrato de licitación. Como saben, los Presupuestos Generales del Estado contemplan una dotación de 200 000 euros.

En conclusión, señoría, estamos trabajando para cumplir con la programación prevista. Las obras en ejecución son de gran complejidad, como comentaba anteriormente, al desarrollarse en líneas actualmente en explotación, con una densidad de tráfico muy elevada y, en ese sentido, se ha buscado compatibilizar todo lo posible la ejecución de las obras con el mantenimiento de la circulación ferroviaria, lo que ha requerido de una programación muy exhaustiva de los trabajos y de planes de transportes alternativos. Por supuesto que queremos cumplir nuestros compromisos en los Presupuestos Generales del Estado, pero es que, además, no tiene otro sentido desde el punto de vista de la racionalidad de la inversión. Si los españoles ya hemos invertido alrededor de 16 000 millones de euros, evidentemente, tenemos que acabar el corredor para que dé los retornos sociales y económicos que todos esperamos, comenzando por la Unión Europea y pasando —seguro— por su formación política y usted mismo. De hecho, lo que le puedo decir en relación con nuestros compromisos es que, en este tiempo en el que el señor Ábalos dirige el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, hemos licitado más de 3000 millones de euros en el corredor mediterráneo, el triple que el Gobierno anterior en el mismo periodo.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LA FECHA PREVISTA POR EL GOBIERNO PARA LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DEL NUEVO CORREDOR FERROVIARIO DEL ACCESO A LA TERMINAL 1 Y DE EJECUCIÓN DE DOS NUEVAS ESTACIONES EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA EL PRAT-JOSEP TARRADELLAS.

(Núm. exp. 681/000953)

AUTOR: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)

— PREGUNTA SOBRE LA FECHA PREVISTA PARA LA EJECUCIÓN DEL NUEVO PLAN DE CERCANÍAS DE CATALUÑA.

(Núm. exp. 681/000959)

AUTOR: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)

El señor PRESIDENTE: La siguiente agrupación la hemos titulado cercanías de Barcelona y agrupa las preguntas con números de expediente 953 y 959. Para formular las preguntas tiene la palabra el senador Cleries.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.

Agradezco la respuesta detallada que ha dado el secretario de Estado. Básicamente, de estas dos preguntas, una se refiere a la conexión a través de *rodalies* con la zona del aeropuerto de El Prat y la terminal 1,

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 12

toda la interconexión; y la otra es más genérica y se refiere al conjunto del nuevo Plan de rodalies. Yo quiero recordar al secretario de Estado que presentaron un nuevo plan de Rodalies 2020-2030, que comprometió una inversión de 6346 millones de euros, en el que no ha tenido una participación la Generalitat de Catalunya como titular del servicio que es, se lo encontraron, fue el efecto sorpresa, y creo que sería mejor que quien ha de hacerse cargo del servicio, también participara en este plan; lo mejor sería el traspaso. El anterior Gobierno nos traspasó las estaciones y el aire de las estaciones, pero sería mejor la gestión completa de todo el servicio de *rodalies*, de modo que lo pudiera gestionar Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Esto tendría más el sentido de cogobernanza, ahora que tanto lo han utilizado para la pandemia, y así iría mejor.

Hace once años se presentó otro plan de Rodalies 2010-2015, con 4000 millones de euros, de los que solamente se ejecutó un 15 % para estas obras. El Plan de actuaciones prioritarias 2014-2016 también preveía una inversión de 306 millones y solo se ejecutó un 12 %. Nos preocupan todas estas obras importantes en *rodalies* porque los usuarios directos —yo no puedo utilizar *rodalies*, ya que por mi pueblo no pasa el tren y, por lo tanto, lo tengo complicado, allí solo tenemos una riera y no hay ni barcos ni submarinos—, los que utilizan el tren o los que vamos en coche para llegar a Barcelona a dejarlo y utilizar el transporte público, siempre escuchamos en las noticias de la radio que hay una avería u otra en *rodalies*. Por lo tanto, están en una situación muy precaria y sería importante la ejecución de estos presupuestos de una forma muy coordinada con el Govern de la Generalitat de Catalunya, para que realmente se ejecuten estas cantidades comprometidas y que no se transformen solo en anuncios.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Cleries.

Para contestar a esta agrupación de preguntas, tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Señor senador, le sorprenderá si le digo de entrada dos cosas: la primera es que este Gobierno, el ministro y el secretario de Estado que les habla han querido terminar de completar la transferencia de *rodalies* en este tiempo, pero, desgraciadamente, no ha sido posible porque no ha habido una ventana de oportunidad. No voy a entrar en más detalles porque no es el motivo de mi comparecencia, pero lo hemos intentado, y la otra parte estaba en otras cosas. En segundo lugar, efectivamente, nosotros hemos elaborado un plan de Rodalies, que ha dirigido Pere Macias, persona que creo que usted conoce perfectamente, y lo ha trabajado con el territorio y no solo con los ayuntamientos sino también con la Generalitat. Luego están los discursos políticos, que yo puedo entender, incluso puedo respetar, pero evidentemente ha habido un trabajo de meses con el territorio, con los ayuntamientos, con la Generalitat y con Ferrocarrils de la Generalitat para avanzar en ese plan de Rodalies. ¿Que tenemos que mejorar la coordinación en el futuro y la implementación? Sin duda alguna. ¿Que tenemos que completar esa transferencia, desde el punto de vista financiero, que no se ha terminado de realizar? Por supuesto que sí. Nosotros en los Presupuestos Generales del Estado hemos puesto de manifiesto que necesitamos completar esa transferencia para invertir del orden de 1000 millones de euros para mejorar, modernizar y poner nuevo material rodante en *rodalies*. Por consiguiente, necesitamos y queremos que esa transferencia se complete y se perfeccione y, evidentemente, creemos que es necesario seguir hablando con el territorio porque la colaboración es imprescindible para mejorar el servicio.

Somos ambiciosos con el plan de Rodalies, como usted ha dicho; ya se han licitado casi 700 millones de euros en la mejora de esta infraestructura y ADIF ha multiplicado por tres las licitaciones en Cataluña en comparación con el mismo periodo anterior. Le voy a hablar de algunas actuaciones, en concreto la implantación del nuevo esquema de vías 4+4 en Sants, la modernización de la infraestructura en el túnel de Toses, la reconstrucción del puente sobre el río Tordera, la remodelación de la estación de Bellvitge, la renovación de vía entre Maçanet y Caldes, el nuevo control de tráfico centralizado en Barcelona, el ERTMS entre Manresa y Sant Vicenç de Calders y entre Hospitalet y Mataró, la integración del ferrocarril en Sant Feliú de Llobregat, la adaptación del tramo Castellbisbal, Martorell y el nudo Vila-seca al ancho internacional, el nuevo complejo ferroviario de La Sagrera, y se van a licitar en breve las obras de duplicación de vía de la línea R3 entre Parets del Vallès y La Garriga.

Por consiguiente, efectivamente, entendemos que el ferrocarril, sobre todo en áreas congestionadas, es un modo de transporte muy necesario desde el punto de vista de la reducción de todo tipo de emisiones, desde el punto de vista de la competitividad, de la economía, y muy útil desde el punto de vista de la cohesión social. Por tanto, nuestro compromiso está ahí y estamos trabajando con la ejecución, con el seguimiento

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 13

del plan de Rodalies y con la firme voluntad de poder completar y perfeccionar esa transferencia financiera de *rodalies* y la mejor coordinación, si cabe, con el territorio.

Gracias, señor presidente.

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

— PREGUNTA SOBRE LA PRIMERA INVERSIÓN PREVISTA PARA SU APLICACIÓN DURANTE EL AÑO 2021 EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA EL PRAT-JOSEP TARRADELLAS.

(Núm. exp. 681/000947)

AUTORES: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) Y CASTELLVÍ AUVÍ, ASSUMPCIÓ (GPN)

El señor PRESIDENTE: Las siguientes preguntas tienen ya tratamiento individualizado. La primera es la número 947 y, para su formulación, tiene la palabra el senador Cleries.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.

Solamente en relación con lo que ha dicho en respuesta a la pregunta anterior, quiero decirle que podemos estar por más de una cosa a la vez, en Catalunya al menos somos capaces de esto y, por tanto, podemos trabajar para la independencia de Catalunya, pero el día a día de los ciudadanos y ciudadanas es muy importante. En este sentido, si no han encontrado una ventana, yo le enseñaré la puerta, porque es más fácil y mejor una puerta que una ventana para reunirse y, a la vez, poner a su disposición, junto con el ministro, la vicepresidencia que tiene esta consejería en estos momentos. Por tanto, tenemos toda la voluntad para esta transferencia y de colaboración. Además, el ministro me dijo que había una muy buena relación con el anterior *conseller* y, por tanto, con el *conseller* saliente y con el que ahora ha entrado y, además, con el vicepresidente seguro que habrá toda la colaboración en este sentido.

Intervendré de una forma breve porque esta pregunta cuando se formuló no tenía toda la efervescencia que tiene hoy la ampliación del aeropuerto de El Prat, un asunto sobre el que se está dialogando y buscando un acuerdo y, por tanto, nada más lejos de mi intención que entorpecer esta voluntad de acuerdo, que es lo que ha de primar. Pero sí aprovecho la formulación de esta pregunta para conocer las inversiones en el aeropuerto de El Prat, porque creo que los Estados importantes tienen más de un aeropuerto importante, y aquí para según qué viajes siempre se ha de venir a Madrid, cuando sería mejor para los vuelos intercontinentales, etcétera, el aeropuerto de Barcelona, pero las inversiones quedaron muy paradas en estos años. Quería saber las perspectivas que usted ve de que el aeropuerto de Barcelona-El Prat con la combinación de Reus y Girona tomen mucha más fuerza.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Señor secretario de Estado, tiene la palabra para la contestación a esta pregunta.

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

Señoría, efectivamente, la relación con el equipo saliente de la Consejería de Territorio, del lado del ministerio con el *conseller* y su equipo, ha sido excelente a nivel personal. Nos hemos encontrado con la ventana cerrada, pero si usted nos abre una puerta, encantado. Es decir, lo interesante es poder traspasar la puerta o la ventana para completar financieramente esa transferencia porque, efectivamente, a los políticos y a los gestores públicos nos tienen que mover las necesidades de los ciudadanos y, evidentemente, hay millones de ciudadanos que utilizan esta infraestructura y entre todos tenemos que colaborar para mejorarla.

Sobre las inversiones en los aeropuertos de Reus, Girona y El Prat, yo creo que usted lo ha explicado razonablemente bien. Efectivamente, para el Ministerio de Transportes estos tres aeropuertos tienen que estar interconectados, porque si le va bien a cualquiera de ellos, le va bien al sistema de movilidad del Estado y particularmente en Cataluña, por supuesto que sí. Si le va bien al aeropuerto de El Prat, le va a ir bien a Girona y a Reus, y al revés. Por consiguiente, lo que le puedo decir es que en el DORA que ahora termina, AENA ha cumplido con las inversiones previstas, y AENA ha planteado un nuevo DORA, que no se ha aprobado pero que ha presentado al ministerio, que contempla nuevas inversiones que se añaden a las anteriores en Reus, en Girona y, por supuesto, una inversión importante del orden de 1700 millones de euros para el aeropuerto de El Prat, en Barcelona.

Efectivamente, en el Gobierno estamos hablando con las administraciones en el territorio, lo venimos haciendo desde hace ya meses, pero ahora de manera más intensa con una mesa de diálogo técnica y política. Entendemos que las ciudades que tienen un *hub* robusto, con más vuelos transoceánicos, con vuelos de largo radio, son ciudades que ganan en competitividad, en empleo de calidad, en atracción de talento y de inversiones de valor añadido. Por consiguiente, creemos que para el conjunto del Estado es importante que El Prat en Barcelona, igual que Madrid, sea un *hub* robusto con el mayor número posible de vuelos de largo radio, porque eso contribuirá lógicamente a la competitividad del conjunto del Estado, pero particularmente pondrá a Barcelona en otra liga, la liga de ciudades que atraen talento y valor añadido e inversiones del sector terciario de mayor calidad. Eso es lo que pensamos en el Gobierno y esperamos que el territorio termine aceptando esa inversión, que las autoridades medioambientales del territorio de la Generalitat terminen aceptando esa inversión importante para Barcelona y Cataluña.

Gracias, señor presidente.

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

— PREGUNTA SOBRE LA POSIBILIDAD DE SOTERRAR LA VÍA DEL TREN A SU PASO POR EL CENTRO URBANO DE EL VENDRELL (TARRAGONA), CON INDICACIÓN DE SI EXISTE ALGÚN ESTUDIO AL RESPECTO.

(Núm. exp. 681/001136)

AUTOR: CASTEL FORT, LAURA (GPERB)

El señor PRESIDENTE: La siguiente pregunta tiene el número de expediente 1136. Para formularla tiene la palabra la senadora Castel Fort.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Gracias, secretario de Estado, por venir; sé que forzamos un poco su comparecencia.

La pregunta es si sería posible técnicamente soterrar la vía del tren a su paso por el centro de El Vendrell y si existía algún estudio sobre ese soterramiento. La respuesta que ustedes nos dieron —extemporánea, por eso la reconvertimos en oral— era que el Mitma no había redactado ningún estudio sobre su viabilidad ni técnica ni económica.

Claro, nosotros, ¿por qué queremos soterrar las vías? Por lo que ya ha salido aquí e incluso en preguntas orales al ministro, porque nos preocupan los trenes de mercancías y sabemos que por el centro de El Vendrell, pero igualmente podría ser por Tarragona o por Torredembarra o Altafulla, pasan sin tercer hilo 2205 trenes de mercancías mensualmente. Estamos hablando de 15 000 trenes al año, de los cuales un 13 % lo hacen con materias peligrosas, es decir, casi 2000 trenes al año. A estas cifras hay que sumar las circulaciones de cercanías y de regionales, que, como usted bien ha dicho, acaban saturando la línea. De hecho, desde nuestro punto de vista, se saturará en el 2025, ya que se prevé que los flujos de mercancías se multipliquen por ocho, quizá no sea así, pero, en todo caso, la Taula Estratègica del Corredor Mediterrani decía que sí, que en el corredor mediterráneo estaba previsto un flujo de mercancías multiplicado por ocho, con muchos más trenes, más largos y, por tanto, una situación acústica de vibraciones y de riesgo impresionante.

En la demarcación de Tarragona —y esto no es ningún secreto— tenemos un modelo de transporte ferroviario que expulsa a los viajeros hacia el interior, deja las mercancías en los núcleos densamente poblados y turísticos de la Costa Dorada; estamos hablando de la segunda área metropolitana de Cataluña, con casi 800 000 personas, sin contar la población flotante turística. Esta explotación mixta comporta no solo la densificación —usted ya ha hablado de la densificación de circulación—, que impide, a lo mejor, que las obras se hagan de forma suficientemente rápida, sino la saturación en el 2025 o 2026. Nuestra posición al respecto siempre ha sido clara y el territorio así lo comparte; nosotros entendemos que es necesaria la planificación de esa doble plataforma segregada y exclusiva para mercancías, que son 80 kilómetros desde el aeropuerto de Reus hasta Castellbisbal, para que conecte el puerto de Tarragona pero no hipoteque los núcleos urbanos como el de El Vendrell, porque pasan por el centro urbano del pueblo o la ciudad. También entendemos que es necesario que la planificación se inicie ahora si realmente queremos que sea efectiva en el 2030. Ya le ha explicado al senador Cleries la intención sobre Reus-Roda y cómo están las últimas noticias. Evidentemente, nosotros entendemos que esto tiene que ser un nuevo trazado; no puede ser el trazado de Reus-Roda tal cual está ahora, porque no cumpliría con la normativa Seveso ni cumpliría con la zona de indefensión que se debería respetar, es decir, aquella franja de seguridad necesaria para la autoprotección en caso de accidente. En Tarragona sabemos de accidentes petroquímicos y químicos y,

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 15

por lo tanto, este es un tema muy sensible para el territorio. Estamos hablando de zonas de intervención de 500 metros a lado y lado. ¿Por qué? Porque estamos hablando de transporte de gas licuado del petróleo, de combustibles, de ácido clorhídrico, de dicloruro de etileno, de óxido de etileno, propano, hidrocarburos, gases, incluso los transportes de residuos de uranio de las nucleares, y todo eso a escasos metros de las viviendas de El Vendrell, pero también de Tarragona y de otras como Torrendembarra, etcétera. Por todo lo expuesto —ya se lo pregunté al ministro—, quería mantener esta pregunta oral, para ir apretándoles en todas direcciones. Hemos hablado con el director general, hemos hablado con el subdirector general, con el ministro, con usted, por lo tanto, a nosotros nos preocupa esto y queremos que no solamente lo planifiquen en los presupuestos, que para nosotros es un primer paso, sino que, realmente, se lo planteen como una vía segregada y exclusiva para mercancías si realmente quieren que el corredor mediterráneo sea ese corredor que conecte África con Rusia y con China, que, al final, es lo que tiene que ser ese corredor mediterráneo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para contestar la pregunta, tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Respecto de la cuestión que me ha planteado al final de su intervención, en el ministerio tenemos la sensibilidad sobre el problema que usted pone encima de la mesa y por eso aceptamos estudiar distintas alternativas para poder abordar esta cuestión que usted señala. Tenemos la sensibilidad que usted ha expresado en su exposición.

Entrando ya en el soterramiento de El Vendrell, le quiero señalar dos cuestiones. La primera es sobre el realismo y el pragmatismo que nos tiene que llevar a los gestores públicos a realizar el análisis político que pongo encima de la mesa. Para el análisis político me gustaría introducir el realismo y el pragmatismo. Le voy a dar dos datos para que podamos entender y contextualizar lo que estoy tratando de decir. El Tribunal de Cuentas dice que en las sociedades de integración, a 31 de marzo de 2021, la inversión prevista era de 12 200 millones de euros y se han ejecutado 4200 millones de euros, pero, además, todas las peticiones en relación con los soterramientos están en el orden de los 26 500 millones de euros. Yo creo que son cifras que ayudan a entender el realismo que habría que introducir en los análisis políticos que hagamos sobre esta inversión o cualquier otra inversión relacionada con los soterramientos. El segundo elemento que querría poner sobre la mesa es el hecho de que todas las administraciones tienen que financiar o contribuir a financiar las obras que tienen un carácter urbano. En ese sentido, le diré que en la Ley de movilidad, que va a llegar en unos meses a esta Cámara, hablamos justamente de evaluaciones *ex ante* y *ex post* de las inversiones públicas, por tanto de los retornos de esas inversiones públicas y también del compromiso de cada una de las administraciones en relación con las inversiones de integración ferroviaria y también de carreteras, porque, evidentemente, hay una componente estrictamente ferroviaria, pero hay una componente urbana que se tiene que tener en cuenta a la hora de tomar una decisión sobre una inversión, como es un soterramiento. De eso también queremos hablar en la Ley de movilidad. Esos son los dos elementos que me gustaría poner de relieve y señalar esta mañana: por una parte, el realismo; además del soterramiento, hay otro tipo de soluciones más blandas, menos duras que un soterramiento, en todo caso, lo pongo encima de la mesa; y, por otra, el hecho de que, efectivamente, en integraciones urbanas, las administraciones territoriales tienen que participar adecuada y suficientemente en la financiación de ese tipo de integraciones.

Gracias, señor presidente.

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

— PREGUNTA SOBRE LA FECHA PREVISTA POR EL GOBIERNO PARA TERMINAR LAS OBRAS DEL NUEVO EDIFICIO DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE SANT ANDREU COMTAL, EN BARCELONA.

(Núm. exp. 681/000954)

AUTOR: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)

El señor PRESIDENTE: Pregunta número 954. Tiene la palabra el senador Cleries.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 16

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Sí, gracias, presidente.

Hay una pregunta que quedó pendiente sobre la estación de Sant Andreu Comtal, en Barcelona. ADIF ha empezado la construcción de la nueva estación de Sant Andreu Comtal que da servicio a la línea R-2 norte de *rodalies* y a trenes regionales. Dicen que las obras se alargarán unos once meses y tienen un presupuesto de 6,3 millones de euros. Es cierto que ustedes se encontraron esta obra paralizada, porque se han retomado unas obras que quedaron paradas a medio hacer y que se han vuelto a adjudicar después de romper el contrato con la constructora que las había empezado. Por esto, la estación acumula años de retraso y las entidades vecinales de Sant Andreu la han reivindicado con protestas en distintas ocasiones y es cierto que, en la actualidad, la estación provisional es muy precaria, precariedad que dura desde hace años y, además, esta paralización también ha dejado mucho tiempo paralizado todo el futuro parque de Sant Andreu-La Sagrera, que engloba esta estación; además, el acceso también comunicaría con el parque de la Maquinista. Por tanto, nos gustaría que nos hablara del compromiso en mantener los plazos en esta obra de Sant Andreu Comtal.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Cleries.

Para contestar la pregunta, tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Señoría, afortunadamente, hoy podemos decir que las obras de la nueva estación de Sant Andreu Comtal están en ejecución desde el pasado 30 de septiembre de 2020, actuación que, con un presupuesto de 6,33 millones de euros, contempla la arquitectura y las instalaciones de protección civil y seguridad de dicha estación. Los costes derivados de las actuaciones de urbanización del entorno los pagará la sociedad Barcelona Sagrera Alta Velocitat. A esta obra se va a sumar en las próximas semanas la licitación de las actuaciones correspondientes al montaje de vía y electrificación y, en los próximos meses, las relativas a las instalaciones de control, mando, señalización ferroviaria y comunicaciones. Por consiguiente, aquí está —lo manifiesto con mis palabras— la voluntad del Gobierno de España, y, además, esta actuación está contemplada en el plan de Rodalies. Señoría, estamos trabajando y esperamos que el edificio de la nueva estación de ferrocarril finalice en 2022, aunque su puesta en servicio estará condicionada por las obras de los proyectos de montaje de vía y electrificación en Sant Andreu, así como las de instalaciones de seguridad y señalización en el túnel Granollers-Sant Andreu, antes referidas.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO VA A ATENDER LA PETICIÓN DE LA XUNTA DE GALICIA SOBRE LA REACTIVACIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA DE SEGUIMIENTO DE LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO.

(Núm. exp. 681/001142)

AUTORES: LORENZO TORRES, MIGUEL (GPP); VISO DIÉGUEZ, MIGUEL ÁNGEL (GPP) Y ROJO NOGUERA, PILAR MILAGROS (GPP)

El señor PRESIDENTE: Pregunta 1142. Para su formulación, tiene la palabra la senadora Rojo Noguera.

La señora ROJO NOGUERA: Gracias, presidente.

Señor secretario de Estado, le damos la bienvenida a esta comisión, donde, con el permiso de mis compañeros, me gustaría hablar un poco de Galicia, porque usted sabe que la Xunta ha reclamado al Gobierno que se reactive la Comisión mixta de seguimiento de la autopista del Atlántico, que no ha sido convocada desde 2018, comisión que fue constituida en el año 2017 por la Xunta y por el Ministerio de Fomento y que ha demostrado ser un foro de colaboración institucional adecuado, de utilidad, para tratar de todos aquellos asuntos que tienen que ver con esta importantísima vía de comunicación para Galicia. Y en respuesta a una pregunta de este grupo se nos comunicó que no había una previsión de fecha para esta convocatoria, por lo que le hacemos hoy esta pregunta, a pesar de que la *conselleira* de Infraestructuras y Movilidad de la Xunta, en una carta dirigida a usted, señalaba la necesidad de una nueva reunión para abordar conjuntamente los problemas y, por supuesto, acordar las soluciones, y a pesar también de que en

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 17

la última reunión con el presidente de la Xunta, el ministro le trasladó su deseo de reforzar las reuniones de coordinación en todos los temas de interés común, con un diálogo —y cito textualmente— que debe desarrollarse con el mejor tono y lealtad posibles.

Señor secretario de Estado, la AP-9 es una vía de circulación vital para Galicia. Usted sabe que es el eje principal de comunicación, que conecta a cinco de las grandes ciudades, que vertebra al 60 % de la población gallega y al 80 % de su actividad económica, y debido a esta falta de convocatoria siguen sin resolverse problemas importantes, como el derivado del incremento abusivo de los peajes que soportamos los gallegos, porque Galicia continúa sufriendo los agravios de una política de peajes desequilibrada; cuando en otras comunidades se anulan o se reducen, en Galicia siguen subiendo, con el agravante también de que desde el 1 de enero ha habido una subida extraordinaria en la que ni usted ni su Gobierno, más allá de las buenas palabras, han adoptado alguna solución. Pero, sobre todo, tampoco se ha resuelto la transferencia de la AP-9, que el Parlamento de Galicia —usted lo sabe— ha votado por unanimidad, también con el apoyo del Partido Socialista de Galicia, hasta en tres ocasiones y que en estos momentos está en tramitación en el Congreso de los Diputados por la vía de urgencia, pero, eso sí, el plazo de enmiendas se ha prorrogado hasta 15 veces. Y mucho nos tememos que en este momento el Partido Socialista acaba de dejar claro que está en contra de que la AP-9 sea una autopista gallega, pues con las enmiendas que han presentado al proyecto de ley lo que apuestan es por desactivar la transferencia y limitar su gestión y eso nos parece que no es muy serio. A mí lo que me gustaría saber, señor secretario de Estado, es si el PSOE frenaría este traspaso si hablásemos de una autopista para Cataluña o para el País Vasco. Hoy le hemos oído hablar aquí de mesas de diálogo políticas y técnicas, que nos parecen muy bien, pero le recordaría también el traspaso de la AP-68, hecha a favor de la Administración vasca en la primavera del 2019 por el propio Gobierno del señor Sánchez. Por lo tanto, lo único que pedimos es una misma voluntad de acuerdo con Galicia, ya que, realmente, nos sentimos decepcionados, porque en los últimos meses nos hablaban de acuerdos históricos con la transferencia de la AP-9 y lo que vemos hasta ahora es que todo ha sido un engaño y que, de alguna manera, nos han estado mintiendo. Por eso, creemos que hoy usted aquí, el ministerio, debe aclarar su postura al respecto, porque el Gobierno, a pesar de todo lo que nos decía, no está cumpliendo con Galicia. No sabemos cuál es el miedo que tienen a la transferencia de esta autopista, si es a que se pongan en riesgo las bonificaciones. Yo creo que podrían considerarse las enmiendas del Partido Popular a este proyecto de ley, donde se dice que la transferencia se produzca acompañada de los recursos necesarios, lógicamente, para atender estas bonificaciones, además de para asegurar el mantenimiento de la AP-9 y acometer sus ampliaciones. Por eso, señor secretario de Estado, hay muchos temas de los que hablar, muchos temas que compartir y muchas cuestiones que abordar en relación con una infraestructura tan importante para Galicia y de ahí nuestra pregunta, si van ustedes a convocar, por fin, la comisión conjunta de la AP-9 para poder abordar tanto la bonificación de los peajes como el traspaso de la titularidad de la AP-9 y, sobre todo, si va a abordar el Gobierno esta petición y convocar la comisión y, en caso contrario, nos gustaría saber las razones.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Rojo Noguera.
Para contestar la pregunta, tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Senadora, me ha hecho muchas preguntas a la vez y voy a tratar de contestarlas todas. En relación con el asunto por el que ustedes se interesan inicialmente, quisiera transmitirle que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana mantiene un diálogo regular con la Xunta de Galicia sobre la autopista AP-9 del Atlántico y sobre otras materias relacionadas con las infraestructuras de transporte que son de interés para la comunidad autónoma. En este sentido, como saben sus señorías, en los últimos meses se han celebrado dos reuniones, concretamente en marzo y abril, al más alto nivel, entre el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el presidente de la Xunta de Galicia, en las que el tema central fue la AP-9; unas reuniones que tuvieron, lógicamente, el complemento de los dos equipos de trabajo al más alto nivel, tanto del ministerio como de la Xunta. Dichas reuniones se celebraron con la presencia de todos los equipos políticos y técnicos. Por lo tanto, consideramos que se produce una relación intensa y frecuente al más alto nivel, reuniones donde hablamos de todas las cuestiones de infraestructuras relacionadas con Galicia y también de la AP-9. En concreto, en estas reuniones que hemos mantenido recientemente, estuvimos repasando varias cuestiones, por ejemplo, las actuaciones para avanzar en la

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 18

conexión ferroviaria a Punta Langosteira y mejorar la situación financiera del puerto de A Coruña, la llegada de la alta velocidad a Galicia, las actuaciones de carreteras y autovías en Galicia, la modernización integral de la red ferroviaria gallega, más allá de la alta velocidad y, especialmente, los avances en el corredor atlántico, la situación actual y perspectivas de las estaciones intermodales en las ciudades gallegas, las actuaciones de agenda urbana y rehabilitación de barrios y edificios en Galicia y, lógicamente, los próximos pasos para la llegada de los fondos europeos y la participación de la Xunta en la gestión y distribución de esos fondos, así como la participación de los ayuntamientos y las empresas de transporte gallegas. Se trata, por tanto, de un trabajo intenso. Como puede comprobar, los temas más importantes se vienen analizando y estudiando en estas reuniones al máximo nivel. También estuvimos hablando de la AP-9, que se trata de una infraestructura vital para el conjunto del Estado, también para Galicia. Igualmente estuvimos hablando del esquema de bonificaciones sin precedentes para esta autopista, el mayor de la historia en una autopista en Galicia y también en España: alrededor de 55 millones de euros anuales, unos 1500 millones de euros en total hasta el final de la vida de la concesión. Por cierto, estas bonificaciones están incluidas en los Presupuestos Generales del Estado que el Partido Popular votó en contra. Porque, sinceramente, por el tono de sus palabras, parece que les molesta que este Gobierno sea el que vaya a provocar la mayor rebaja que se ha hecho nunca en los peajes en la AP-9. Probablemente les molesta tanto que en los presupuestos votaron en contra de estos 1500 millones de euros, la mayor rebaja de la historia. También llama la atención que ahora ustedes estén pidiendo que se produzcan estas rebajas de manera inmediata, cuando la situación que nos hemos encontrado en la AP-9 tiene su origen, precisamente, en la prórroga del Gobierno del Partido Popular del año 2000, que llevó esta concesión hasta el año 2048. Luego, nos están pidiendo —y me parece bien, me parece legítimo— que hablemos de la AP-9, que hablemos de las bonificaciones, pero se da una doble circunstancia: primero, que la prórroga de esa concesión hasta el año 2048 la aprobó el Partido Popular; y, segundo, el hecho de que en los Presupuestos Generales del Estado votaran en contra de esta bonificación de alrededor de 1500 millones de euros, la más importante en la historia de esta autopista.

Sobre la transferencia de la titularidad, no tenemos apriorismos, porque conocemos perfectamente lo acordado en el Parlamento gallego y, por consiguiente, no tenemos ningún apriorismo sobre esta cuestión. Queremos cumplir lo que se acordó en el Parlamento gallego, pero queremos que el sistema de gobernanza de la concesión sea compatible con una buena gestión y con el hecho de que se puedan mantener estas bonificaciones. Por tanto, lo más importante para los ciudadanos de Galicia en este momento es que se produzca esta rebaja, la más importante de la historia. Este es el gran objetivo, porque los ciudadanos, más allá de quién gestiona una infraestructura, lo que quieren son las ventajas de la utilización de esa infraestructura. Por tanto, lo prioritario para el Gobierno, porque es lo prioritario para los ciudadanos de Galicia, es que se aprueben estas bonificaciones, y en eso estamos trabajando, porque tenemos presupuesto, un presupuesto que fue aprobado en el Congreso y en el Senado con el voto en contra del Partido Popular. Esta es la prioridad. En esto estamos trabajando: la mayor bajada de la historia de las bonificaciones frente a una extensión de la concesión al año 2048 aprobada por el Gobierno del Partido Popular.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, secretario de Estado.

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 EL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA EN EL ÁMBITO DEL DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 713/000634)
AUTOR: GOBIERNO

El señor PRESIDENTE: Pasamos al siguiente punto del orden del día: Comparecencia del secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, don Pedro Saura García, para explicar el Plan de recuperación, transformación y resiliencia en el ámbito de su departamento.

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

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 19

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (Saura García): Gracias, señor presidente. *(El señor secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana apoya su intervención con una presentación digital).*

Señorías, yo creo que el Gobierno quiere compartir. Ya lo hemos hecho en otras ocasiones, aquí, en el Senado, ya hemos hablado de fondos europeos. Cuando debatimos los Presupuestos Generales del Estado estuvimos hablando de cómo afectan los fondos europeos a las políticas de transporte, de agenda urbana y vivienda del Gobierno de España. Y me gustaría comenzar diciendo que durante la crisis de la COVID los ciudadanos españoles, el Gobierno español, han sentado las bases para una recuperación firme de la economía. ¿Por qué digo esto? Porque la distribución de la vacuna es muy importante para esa recuperación sólida de la economía. Porque las medidas sanitarias, como las que se han implementado en nuestro país, ayudan a esa recuperación firme de la economía, como estamos comprobando. La garantía de la seguridad en el transporte y las prórrogas de los contratos de alquiler son medidas que contribuyen a una garantía sanitaria, una y otra. Las políticas de estímulo a la demanda, por ejemplo, incrementando el ritmo de licitación y ejecución del Ministerio de Transportes, que es el más inversor de todos los ministerios; también reduciendo cánones, tarifas y tasas, haciéndolas competitivas en el sector del transporte; la liberalización ferroviaria; las políticas comerciales, por ejemplo, de Renfe y de otras entidades públicas; distribución de la vacuna; medidas sanitarias; políticas de estímulo a la demanda; coordinación de políticas internacionales, como, por ejemplo, el certificado COVID digital; o la política económica, ayudando a los agentes más afectados; ayudas al transporte y la construcción, con avales, líneas ICO-COVID, ERTE, fondos de ayuda al transporte; fondo de apoyo a la solvencia de empresas estratégicas; aplazamiento de cuotas de *leasing* y *renting*; y, cómo no, medidas también de política económica, de ayuda a los agentes en relación con las familias vulnerables y la vivienda.

Todo esto lleva a que la recuperación económica sea más rápida y más intensa en España que en el resto de Europa con este acuerdo con la Comisión Europea. Vamos a crecer en 2021 casi un 6 % y un 6,8 en 2022; uno de los países en los que la actividad económica va a crecer más este año y el año que viene. De hecho, ya hemos recuperado las afiliaciones a la Seguridad Social; en junio de este año hemos recuperado las afiliaciones que había a finales del año 2019. A diferencia de la crisis anterior, en la que se tardó del orden de ocho años en recuperar los niveles, en este caso, en un año y medio se han recuperado los niveles de empleo anteriores a la crisis sanitaria.

Pero el objetivo de los fondos europeos no es solo la recuperación económica; una recuperación económica que, como les digo, es sólida, a tenor de los datos, no solo de la Comisión Europea, sino también de instituciones internacionales y privadas españolas. La recuperación es intensa, es robusta, pero es necesario que se mantenga en el tiempo, que permita prolongar la expansión económica en el medio plazo a través de la transformación de la economía; es decir, que podamos mantener unas tasas elevadas de crecimiento el mayor número posible de años. Evidentemente, el transporte y la vivienda son sectores que tienen un efecto sobre todo tipo de contaminación, particularmente sobre las emisiones de gases con efecto negativo sobre el planeta. El 40 % de las emisiones que provocan el efecto invernadero son en transporte y edificación. Entendemos que hay que transformar el sector del transporte y de la vivienda para que el crecimiento económico no tenga un coste medioambiental. Debemos tener éxito en la transformación del sector de la vivienda, del sector de la construcción y del sector del transporte porque, en conjunto, emiten el 40 % de las emisiones GEI de la economía española.

En el Plan de recuperación, transformación y resiliencia del Gobierno español el 40 % de las inversiones son inversiones verdes. De ese 40 %, el transporte y la vivienda representan el 55 % del total de esas inversiones verdes. El 55 % del total de las inversiones verdes del plan son transporte y vivienda. Y entendemos que invertir en economía verde, en concreto, en el sector del transporte y la vivienda, es invertir en calidad. Y eso significa crear nuevas industrias de mayor valor agregado; es decir, desarrollar la economía de la movilidad, desarrollar la economía de la rehabilitación de barrios, edificios y viviendas y crear la industria de las viviendas nuevas en alquiler a precio asequible. Por tanto, crear nuevas industrias de mayor valor agregado y, con ello, contribuir a mantener una calidad en la mano de obra mayor de la que tiene en este momento la economía española. Invertir en industrias de valor añadido e invertir en industrias que crean empleo de mayor calidad permitirá tener una mejora del multiplicador fiscal. El Banco de España, en el último informe publicado, nos dice que los fondos europeos españoles han tenido un multiplicador fiscal hasta ahora por debajo de 1. El objetivo es, invirtiendo con calidad, haciendo que el gasto público transforme la economía, que su multiplicador fiscal sea mayor que 1 y, por consiguiente, que estos fondos puedan hacer que el crecimiento potencial de la economía sea mayor y se prolongue en el tiempo. Por tanto, una mayor resiliencia estratégica de la economía española y, como les vengo diciendo, situar a España en una senda de crecimiento sostenible y sostenido.

Pero el Plan de recuperación, transformación y resiliencia no solo pretende que el crecimiento sea rápido y se sostenga en el tiempo, sino que, a diferencia de la crisis anterior, quiere provocar que ese crecimiento económico llegue a todos. Primero, dando prioridad a los grupos más vulnerables y filtrando los recursos a todo el tejido productivo. Por ejemplo, cuando hablamos de derecho a una movilidad sostenible y asequible, estamos hablando de que el crecimiento llegue a todos, también a los más vulnerables. Cuando hablamos de derecho a la vivienda, estamos hablando de que el crecimiento, en lo que tiene que ver con nuestro ministerio, llegue a la mayoría de los ciudadanos, por ejemplo, incrementando el presupuesto para la oferta de vivienda social o asequible en 1000 millones de euros, o afrontar el reto de la pobreza energética con ayudas a la rehabilitación de viviendas, de las que hablaremos más adelante, o evitar barrios segregados, regenerando y renovando estos barrios. Por tanto, no se pretende solo crecer de manera intensa, crecer de manera sostenida, sino también que ese crecimiento llegue a la mayoría. Y llega a la mayoría cuando el crecimiento se filtra a todo el tejido productivo; es decir, que llegue también a las pymes. Los modelos de llave en mano, en los que estamos trabajando en el ministerio, donde buscamos la colaboración público-privada en la promoción de vivienda asequible o también en la rehabilitación de viviendas, creemos que son una vía para que esos recursos europeos se filtren no solo a las grandes empresas, sino también a las pequeñas y medianas empresas. Porque entendemos que el crecimiento, a diferencia de lo que sucedió en la salida de la crisis anterior, tiene que llegar a todos, no solo a unos cuantos.

De estos números hemos hablado en alguna ocasión aquí, cuando presentamos los Presupuestos Generales del Estado para 2021. Y hablamos de que el Ministerio de Transportes lidera 3 de los 30 componentes incluidos en el Plan de recuperación y resiliencia de España. El componente 1 se dedica a la movilidad urbana y metropolitana. En total, estamos hablando de 6536 millones de euros para esa movilidad. El Ministerio de Transportes gestionaría 4536 millones de los 6536. El componente 6 habla de la movilidad entre regiones, que va más allá de lo urbano y metropolitano, y ahí el ministerio va a gestionar 6667 millones, es decir, el total de la componente 6. Repito, 6667 millones de euros a través del propio ministerio y las empresas públicas. A la componente 2, de Agenda Urbana, se van a destinar 6820 millones de euros. Para la rehabilitación de viviendas, de edificios, de barrios, para la construcción de nuevas viviendas, el Ministerio de Transportes va a gestionar 5520 millones de euros. En total, el Mitma, El Ministerio de Transportes, gestionará para el transporte y la movilidad 16 723 millones de euros. El total relacionado con la agenda urbana y con la movilidad es de 20 023 millones de euros de 70 000 millones de euros. Yo creo que esto pone de manifiesto que el Gobierno ha priorizado la agenda urbana, la rehabilitación de viviendas, la construcción de viviendas y la movilidad urbana metropolitana e interurbana sobre otras políticas: 20 000 millones de euros de los 70 000 millones de euros.

Ahora hablaré de la gobernanza, de cómo queremos que esto llegue a la economía, que filtre a la economía, a las empresas grandes, medianas y pequeñas. Solamente querría decirles que las reformas planteadas detrás de estas inversiones, las reformas que hemos pactado con la Comisión Europea, en la componente 1 es la Ley de movilidad y financiación del transporte. En la componente 6 es la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada y la Estrategia indicativa ferroviaria, de las que hemos hablado en esta comisión. Estas serían las dos reformas de la componente 6. De la componente 2, la Agenda urbana española, la Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación, Eresee, las oficinas de rehabilitación (ventanillas únicas), la mejora de la financiación de las actuaciones de rehabilitación, la Ley de vivienda y la Ley de arquitectura y calidad del entorno constructivo. Estas son las reformas necesarias para impulsar las actuaciones de inversión. Y aquí les querría contar a todos ustedes cuáles son las líneas de actuación de las inversiones. Ven en una parte de la *slide* los objetivos y, en otra parte, las actuaciones de la componente 1, de la movilidad en entornos urbanos y metropolitanos: la implantación de zonas de bajas emisiones y fomentar la micromovilidad y la movilidad urbana. Estamos hablando de vías peatonales, ciclovías, aparcamientos disuasorios, carriles Bus-VAO, estaciones e intercambiadores. Eso en cuanto a ejemplos de inversiones para la implantación de zonas de bajas emisiones y fomentar la micromovilidad.

Otra línea de actuación es la mejora, renovación y reposición de infraestructuras de cercanías. Para eso vamos a destinar 1500 millones de euros. La transformación de la flota de transporte de servicios públicos por una de bajas emisiones; la digitalización e intermodalidad del sistema; el vehículo eléctrico e infraestructuras de recarga. Líneas de actuación, insisto, de la componente 1. En cuanto a las líneas de actuación de la componente 6, los objetivos se los pueden imaginar, pues hemos hablado de ellos en muchas ocasiones, así que no me detengo en este apartado. Hablo de las líneas de actuación. El desarrollo de corredores europeos: atlántico y mediterráneo. Otras actuaciones en el resto de la red transeuropea de

transporte; estoy pensando en inversiones ferroviarias, carreteras y áreas referidas a la red global. Como saben, los grandes corredores están referidos a la red básica europea. La tercera línea de actuación son las terminales intermodales y logísticas y los accesos a los puertos. Una cuarta línea de actuación son los programas de apoyo al transporte sostenible y digital, o sea, la digitalización de las cadenas del transporte, sobre todo de mercancías, renovación del parque de material de transporte, aparcamientos seguros y gestión digital del tráfico. De eso hablaré más adelante.

Antes de hablar de la componente 2, me gustaría también transmitirles la gobernanza, cómo vamos a gestionar los componentes 1 y 6. Les recuerdo que en los componentes 1 y 6 está todo lo relacionado con la movilidad. A las cercanías, los corredores europeos y la red europea de transporte vamos a destinar 7600 millones de euros. ¿Quién va a realizar esas inversiones? Son inversiones directas del Ministerio de Transportes a través del propio ministerio, de ADIF, de Renfe, de Puertos del Estado, de Enaire. Ese es el primer paquete de actuaciones. Cuando hablamos de actuaciones relacionadas con zonas de bajas emisiones y la digitalización de las empresas de transporte en los ámbitos autonómico y municipal —estoy pensando en soluciones como pago integrado, información en tiempo real, servicios administrativos y mejora de esos servicios administrativos, transporte a la demanda—, ¿cómo vamos a gestionar ese conjunto de actuaciones? A través de una transferencia a comunidades autónomas en conferencia sectorial, subvenciones en concurrencia competitiva a los ayuntamientos de más de 50 000 habitantes y a los de más de 20 000 que tengan planes de movilidad, subvenciones a empresas de servicios de transporte público, privadas o públicas. Eso estaría en el paquete de transferencias a comunidades autónomas y subvenciones a ayuntamientos, porque las empresas de transporte público, en el ámbito de la comunidad autónoma, se hará vía comunidad autónoma; por tanto, a través de transferencia a comunidad autónoma. Y luego, habrá ayudas al transporte sostenible y digital mediante subvenciones a empresas y asignación por concurrencia competitiva; es decir, por primera vez en la historia, las empresas de transporte privadas, para cambiar flotas, para hacer un transporte más sostenible y para la digitalización de las empresas de transporte, van a recibir en torno a 1200 millones de euros. Como les he dicho en alguna ocasión, en España invertimos mucho en infraestructuras del transporte y en las competencias del Estado regulamos el transporte, pero no invertimos en políticas de transporte. Por primera vez en la historia, vamos a destinar 1200 millones de euros a las empresas privadas y lo hacemos vía comunidad autónoma, donde las competencias son de la comunidad autónoma, o vía Estado a través de una concurrencia competitiva que licitará el Estado.

No les voy a cansar más con el hecho de que lo que hemos planteado es un diálogo continuo con ayuntamientos, con comunidades autónomas y con empresas, de tal manera que hemos publicitado, tanto en el componente 1 como en el componente 6, declaraciones de interés, de tal manera que las comunidades, los ayuntamientos y las empresas privadas nos han notificado por dónde irían sus inversiones en relación con los objetivos que hemos pactado con la Comisión Europea para hacer un transporte más sostenible y más digital. Es decir, hemos visto qué agua había en la piscina y también hemos testado qué cartera de proyectos tienen las comunidades autónomas, los ayuntamientos y las empresas para, a partir de ahí, sacar los reales decretos y las órdenes ministeriales en relación con esa cartera de proyectos que tienen ayuntamientos, comunidades autónomas y empresas. Por tanto, había un diálogo muy intenso con todos los agentes que conforman la economía española en el ámbito del transporte y de la movilidad.

En cuanto a la implementación de la Agenda Urbana Española, que es el componente 2, del que he hablado anteriormente, las líneas de actuación son la rehabilitación de vivienda a nivel de barrio, incluyendo ahí la regeneración urbana a nivel de edificio, elementos constructivos del edificio y del barrio y el reto demográfico, porque hay un plan de recursos que gestiona el Ministerio de Transición Ecológica hacia los ayuntamientos de menos de 5000 habitantes, que en España son muchos. Por tanto, el reto demográfico lo va a gestionar el Ministerio de Transición Ecológica porque entendemos que, en materia de rehabilitación de vivienda, hay que invertir en esa parte de España que necesita el dinamismo que todos queremos. Otras líneas de actuación son la rehabilitación de edificios públicos a través de comunidades autónomas, ayuntamientos y Administración General del Estado, construcción de vivienda social o asequible en suelo de titularidad pública —aquí demandamos, con el derecho a superficie, la colaboración público-privada— y planes de acción local para implementar la Agenda Urbana Española. Queremos financiar el diseño de esos planes en nuestro ministerio.

Quizá sea adecuado que me detenga aquí para que entiendan que las inversiones en el componente 2 las vamos a cogobernar de la siguiente manera. El programa de rehabilitación de viviendas y entornos residenciales a través de la comunidad autónoma, porque las comunidades autónomas tienen las competencias en materia de vivienda. A nivel de barrio, se va a hacer vía comunidad autónoma, pero vamos

a crear unas comisiones bilaterales Mitma-comunidades autónomas, donde también van a participar los ayuntamientos que hayan concurrido para rehabilitar el barrio. Por tanto, se hará vía comunidad autónoma en una comisión bilateral comunidad autónoma-Estado, donde también van a estar los ayuntamientos. La inversión 2, los programas de construcción de viviendas en alquiler social de edificios energéticamente eficientes, la vamos a hacer a través de las comunidades autónomas. También aquí vamos a suscribir un acuerdo entre el Mitma, las comunidades autónomas y los ayuntamientos que tengan suelo público que quieran desarrollar; es decir, será vía comunidad autónoma, pero, evidentemente, los ayuntamientos podrán concurrir y asignaremos los recursos de la manera más eficiente y más justa en una comisión donde estemos todos.

Las inversiones 3 y 4 las va a gestionar el Ministerio de Transición Ecológica, y ahí está lo del reto demográfico del que les hablaba anteriormente.

La inversión 5 tiene que ver con el Plan de impulso a la rehabilitación de edificios públicos. Allí tendremos en torno a 600 millones de euros para los ayuntamientos y 400 para las comunidades autónomas. Los 400 para las comunidades autónomas los repartiremos en conferencia sectorial, como todo lo que repartimos entre las comunidades autónomas, y los de los ayuntamientos en un proceso de concurrencia.

Por último, la inversión 6 es un impulso a la Agenda Urbana Española para financiar el diseño de los planes, en los que concurrirán solamente los ayuntamientos que quieran concurrir de manera competitiva.

A modo de información —y voy terminando ya—, a la rehabilitación en entornos residenciales, no a edificios públicos, vamos a destinar 3420 millones de euros. En realidad, entre el Ministerio de Transportes y Agenda Urbana y el Ministerio de Transición vamos a destinar en torno a 8000 millones de euros para el sector de la construcción porque entendemos que tiene que haber un nuevo sector de la construcción. El sector de la construcción en España representa alrededor del 6 % del PIB de nuestro país, ya que se redujo en la última crisis. A ese 6 %, en torno al 10 % de ese PIB lo vamos a destinar en ayudas al sector, por una vía u otra. Insisto, serán en torno a 8000 millones. En concreto, en lo relativo a los entornos residenciales, destinaremos 3420 millones. ¿Cómo lo vamos a hacer? Tenemos tres instrumentos. Uno es el de las subvenciones, que llegarán por la vía de las comunidades autónomas. Los acuerdos con las comunidades autónomas van a ser muy exigentes porque hay que cumplir unos plazos muy exigentes con la Comisión Europea. Por consiguiente, vamos a hacer un seguimiento de las inversiones que hacen las comunidades autónomas, de tal manera que, si no se ejecuta esa inversión, tendremos que llevarla a las comunidades autónomas más eficientes en el gasto de la rehabilitación. Como digo, está la vía de subvenciones. En cuanto a la rehabilitación integral, podemos hablar de barrio o de edificio. A nivel de barrio, la rehabilitación de edificios y regeneración urbana podría llegar a ser del 100 %. La subvención media de los barrios puede estar en torno al 80 %, según nuestros cálculos, pero podría llegar a ser del 100 % de un barrio, de todo lo que se hace en el barrio. Para la rehabilitación de edificios, sobre todo envolventes (fachadas y cubiertas), calderas comunes e instalaciones fotovoltaicas, para ese conjunto de actividades, la subvención es variable y puede estar entre el 40 % y el 100 % de lo que se hace en el edificio. Si hablamos de rehabilitación de elementos constructivos de vivienda, como ventanas, la subvención puede llegar al 40 %. Los elementos de apoyo a la rehabilitación son oficinas de rehabilitación que vamos a subvencionar nosotros en gran parte, a través de los fondos Next Generation, el libro del edificio existente y proyectos técnicos de rehabilitación, que pueden tener una subvención de entre el 80 % y el 100 %. En torno al 80 % de los recursos se destinará a rehabilitación integral.

Les he dicho que había tres instrumentos. El primero es el de las subvenciones y el segundo es el de las deducciones en el IRPF. Aquí, en dos tipos de actuaciones, las deducciones serán distintas. A nivel de vivienda individual, es decir, actuaciones sobre elementos particulares que dependen de la decisión del propietario, ventanas o calderas individuales, será deducible en el IRPF. Se aplica a personas físicas que rehabilitan su vivienda habitual o vivienda de su titularidad en arrendamiento como vivienda habitual. Se distinguen dos tramos en estas deducciones en el IRPF: en función de la intensidad en el ahorro energético, 20 % de deducción cuando se produce una reducción del 7 % en demanda de climatización, referida a la calefacción y a la refrigeración, o la deducción será del 40 % cuando haya una reducción de al menos un 30 % en consumo de energía primaria no renovable u obtención de clase energética A o B en la vivienda. A nivel de edificio, la intervención será sobre elementos comunes del edificio, como no podía ser de otra manera. En este caso, la deducción puede llegar al 60 % cuando haya, evidentemente, una reducción significativa en la emisión de gases de efecto invernadero. Es decir, tenemos subvenciones y tenemos deducciones, que se pueden sumar perfectamente, más la capitalización, a euros de hoy, del ahorro energético. Para este matiz que acabo de introducir, el tercer instrumento es el modelo llave en mano. Lo que pretendemos es que estos programas sean un éxito y para eso necesitamos que, efectivamente,

haya actores privados que puedan gestionar todo, que puedan gestionar las ayudas de todo tipo, que puedan hacer todo el trámite administrativo para que esto llegue a la comunidad de propietarios y no sea un problema para la comunidad de propietarios. Este modelo de llave en mano, incluso, puede incluir la capitalización, a euros de hoy, del ahorro energético, que se sumaría a la subvención y a la deducción. El modelo llave en mano es muy importante para resolver las barreras que hemos tenido en el sector de la rehabilitación en el pasado. Este es el objetivo y estamos trabajando con el sector para diseñar estos modelos de llave en mano.

El objetivo final es el que ustedes ya conocen, probablemente, a través de la comparecencia del ministro en el Congreso de los Diputados. El objetivo de las inversiones y de las reformas es incrementar el PIB en 34 000 millones de euros, una creación de empleo de en torno a 472 600 empleos, la reconversión del sector del transporte y la construcción, medio millón de viviendas rehabilitadas y 20 000 nuevas viviendas en régimen de alquiler asequible. Para reducir en un 35 % el tráfico privado en zonas de bajas emisiones, hay que alcanzar una reducción media del consumo de energía primaria no renovable superior al 40 % en rehabilitación de edificios y alcanzar la cuota del 10 % del transporte de mercancías por ferrocarril. Estos son los objetivos cuantitativos de los fondos de recuperación, los Next Generation. Pero, en definitiva, lo que queremos es que el crecimiento sea permanente en el tiempo, que la recuperación no sea corta, es decir, que la actividad se prolongue en el tiempo. Para eso, para que el multiplicador fiscal sea superior a 1, lo que necesitamos es que se filtre y se transforme el sector del transporte y el sector de la vivienda con industrias nuevas, tanto en el transporte como en el sector de la construcción. Pensamos que es un proyecto muy ambicioso y nos gustaría contar con la aprobación, el acuerdo y la colaboración de todas las fuerzas políticas porque en este momento lo que se necesita, más que nunca, es un gran acuerdo de país.

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

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, secretario de Estado.

Pasamos al turno de portavoces, que acordamos que sería de siete minutos.

Empezamos por el Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra el senador Sánchez-Garnica Gómez.

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Señor presidente, señor secretario de Estado, señorías, buenos días.

Nos presenta un Plan de recuperación, transformación y resiliencia con el que coincidimos tanto en sus objetivos como en su finalidad. Ojalá, como bien dice usted, la recuperación económica sea sólida, estable e intensa y ojalá se puedan aplicar todas las medidas en el sector del transporte, en donde es absolutamente necesario, como bien ha comentado, que haya una reducción del CO₂, sobre todo en el transporte por ferrocarril, que es el que hay que impulsar, y nos parece fundamental —creo que ahí es donde puede estar el caballo de batalla— la necesaria coordinación, el trabajo conjunto, la cogobernanza con las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Es fundamental que cada comunidad autónoma, en el ejercicio de sus competencias, pueda ayudar a que este plan, concebido, en líneas generales, con muy buena intención y buenas ideas —solo hace falta que lleguen los fondos y se pueda implementar—, sobre la base de un reparto justo y equitativo, teniendo en cuenta una serie de criterios, que no sea solo el de la población, pueda trabajar en eso.

Si me lo permite —y desde luego cuenta con el apoyo del Partido Aragonés para ayudar en todo lo que podamos en el desarrollo del plan—, desde nuestro modesto punto de vista, para que se pueda impulsar este ambicioso Plan de recuperación, es necesario también resolver cuestiones que todavía están pendientes en materia de infraestructuras. La ubicación estratégica de Aragón en España y en Europa, sus posibilidades, 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 —la salida definitiva del Bajo Aragón al mar— y la mejora de las comunicaciones rodadas entre Teruel y Madrid por la autovía Monreal-Alcolea. Nos obliga también a valorizar las infraestructuras suficientes de transporte por carretera y por ferrocarril que permitan llegar a cualquier sitio lo más rápidamente posible, ya que sin infraestructuras dignas no se puede combatir la despoblación ni conseguir el objetivo de cohesionar España. Tenemos que cohesionar el Estado, y el Estado se cohesiona cuando hay infraestructuras que unen y que no separan los territorios.

En este sentido, señor secretario de Estado, me va a permitir que le plantee dos cuestiones pendientes que espero que su buen hacer resuelva. La primera está relacionada con el ferrocarril. Desde nuestro punto de vista, no es de recibo que Aragón tenga que asumir el coste de líneas que traspasan

los límites de su territorio, como son las líneas hacia Cataluña o hacia Valencia. ¿Qué está pasando? ¿Por qué no se ponen de acuerdo el Gobierno de Aragón y el misterio para buscar una solución? Es una pregunta a la que nosotros no sabemos responder. El tren regional es fundamental para luchar contra el cambio climático y la despoblación; es esencial y creo que es uno de los objetivos y finalidades de este plan. No se pueden poner en riesgo, como usted sabe mucho mejor que yo, los servicios que llevan funcionando muchos años como el Zaragoza-Lleida, Teruel-Valencia, Caspe-Fayón o Huesca-Jaca. El Partido Aragonés espera que lo antes posible se pongan los medios que sean precisos para encontrar, con el Gobierno de Aragón, un punto de encuentro que permita la no desaparición de los trenes regionales de Aragón, restableciendo los servicios existentes antes de la pandemia. Desde nuestro punto de vista, no sería asumible ni aceptable que Aragón perdiera cuatro servicios en las líneas entre Zaragoza, Monzón y Lleida, con la pérdida de un servicio diario con sentido Teruel y Caudiel —uno en cada sentido— y dos servicios diarios en Caspe-Fayón. Hay que mantener las comunicaciones regionales por ferrocarril, aunque sean deficitarias, por las especiales características que tenemos de dispersión, baja densidad de población y población envejecida. Los trenes regionales propician actividad económica y social, que es lo mismo que generar asentamiento de población y oportunidad de futuro. Además, contribuyen de manera decisiva a ese objetivo de reducir las emisiones de CO₂ y, por lo tanto, fomentar la economía verde.

La segunda cuestión, en la que este senador lleva tiempo insistiendo, y sobre la que hace poco se aprobó una moción, que deberíamos resolver, que deben resolver ustedes, tiene que ver con la urgente terminación, después de más de quince años, de la autovía del Pirineo. El desarrollo socioeconómico de las comarcas del Alto Aragón, como Jacetania, Alto Gállego y buena parte del Sobrarbe, depende de ello. Es un eje transversal esencial y la carretera principal de acceso al Pirineo oscense, esencial para nuestra vertebración y para el desarrollo socioeconómico de todo el Alto Aragón, de todo Aragón y de todas las comunidades autónomas que lo rodean.

Señor secretario de Estado, muchas gracias por su explicación una vez más. Su claridad en la exposición y su manera de decir las cosas facilita mucho la comprensión y la posibilidad de alcanzar acuerdos que nos permitan entre todos impulsar esos objetivos tan fundamentales para el futuro de España y, en este caso, de Aragón.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Democrático, tiene la palabra el senador Egea Serrano.

El señor EGEEA SERRANO: Gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor secretario. El Parlamento Europeo declaró el año 2021 como el Año del ferrocarril con el objetivo de impulsar el ferrocarril por ser el medio de transporte más sostenible, seguro, cómodo y asequible tanto para pasajeros como para mercancías. A esto deberíamos añadir también que debe ser un medio de transporte vertebrador en el territorio. En mercancías, se fijó para el año 2030 que el 30 % de las mercancías debían ser transferidas al ferrocarril para recorridos superiores a 300 kilómetros. Para 2050 este objetivo llegaba hasta el 50 %. Sin embargo, vemos cómo el transporte de mercancías sigue perdiendo porcentajes, alejándonos de los objetivos de Europa, como es frenar el cambio climático que tanto condiciona la política y la vida actual en la sociedad.

Si analizamos las infraestructuras ferroviarias de este país, comprobamos que existen dos modelos. Por un lado, un modelo de alta velocidad, en el que llevamos invertidos 55 888 millones de euros entre 1992 y 2018 para 3400 kilómetros; un mantenimiento que nos cuesta, además, 150 000 euros por kilómetro y año, y cuyo esquema fundamentalmente es radial, conectando exclusivamente grandes ciudades, generando un efecto túnel en el territorio que existe entre paradas. Tenemos otro modelo, que es el ferrocarril convencional, con 12 000 kilómetros, verdadero eje vertebrador al integrar muchas ciudades grandes, pequeñas y medianas, además de cabeceras de comarca y pueblos. Es un modelo que está basado en el ferrocarril de media distancia, pero con escasísimos trayectos de larga distancia, un modelo —siento decirlo— residual o marginal que parece abandonado para que se extinga: con numerosas estaciones con servicios gravemente menguados; con tarifas para pasajeros sin abonos y de ofertas, hasta diez veces más caras que las ofertas comerciales; con tiempos y horarios que cada día van echando a sus usuarios porque no prestan servicios reales, y que en muchas ocasiones no puede o no quiere competir con los tiempos de los autobuses y automóviles. Quiero hacer especial referencia aquí a la línea de Zaragoza a Valencia por Teruel, que está considerada la de velocidad media más baja de España: 50 kilómetros por hora. La distancia, señorías, no se mide en kilómetros, se mide en tiempo, y cada vez nos sentimos más alejados.

El principal problema es la falta de inversión en el mantenimiento del ferrocarril convencional. En los Presupuestos Generales del Estado de 2021 únicamente se consignaron 1800 millones, de los cuales 879 van dedicados a las cercanías de las grandes ciudades. En definitiva, la gran inversión y el esfuerzo económico para el mantenimiento se está yendo a la conexión de grandes ciudades, dejando atrás a las poblaciones pequeñas que no entraron en el diseño del AVE de España, como, por ejemplo, Soria, Jaén o Teruel. Nos estamos alejando del verdadero objetivo vertebrador que debería ser el desarrollo del ferrocarril. Debemos apostar por una mayor inversión en ferrocarril convencional, moderno, con tráfico mixto de pasajeros y mercancías que integre a la España vaciada. No es ético ni sostenible que el modelo AVE se lleve inversiones, servicios y mejores precios, mientras que el modelo convencional solo recibe el cierre paulatino y silencioso de sus líneas con horarios y tiempos no operativos e inaceptables. Lo decimos siempre, señor secretario y señorías, ser pocos no resta derechos.

El principal problema es la falta de inversión para la modernización y mantenimiento de este ferrocarril, la ausencia de una estrategia de Renfe y del ministerio para estos ferrocarriles de media distancia. Se puede comprobar en la página web de Renfe cómo solo aparecen AVE —AVLO ahora— y Cercanías, en este último muy centrado en el núcleo de Madrid. No hay una política ni una marca comercial para la media y la larga distancia que vertebral el territorio. Prueba de que en España existen estos dos modelos y la desigualdad que hay entre ellos es el ejemplo de la línea de Teruel, que conocemos en profundidad, y que sabemos que tiene problemas similares a los de otros territorios de la España vaciada. A Teruel se le excluyó de la línea AVE Madrid-Cuenca-Valencia. En compensación, en el año 2004 se nos prometió un eje Cantábrico-Mediterráneo con doble vía electrificada para el tráfico mixto de pasajeros y mercancías; promesa que volvió a repetir un poco más tarde el ministro Pepe Blanco en 2009. De aquel corredor todavía no hemos visto la primera piedra. A pesar del plan director que está invirtiendo en la línea —ahora con electrificación y apartaderos—, estamos muy lejos del corredor prometido, ya que seguimos ahora mismo con una vía única sin abordar ni una sola reforma en profundidad de los tramos de la línea que están en peor estado. Estamos convencidos de que estas inversiones propiciarán un incremento exponencial en el tráfico de mercancías, pero díganos qué pasa con los viajeros del corredor.

ADIF solicitó en octubre de 2018 un estudio de viabilidad de viajeros del corredor Cantábrico-Mediterráneo con un periodo de ejecución de 24 meses, que se ha ampliado hasta octubre de 2021. Asimismo, el Gobierno de Aragón encargó un estudio similar a la Universidad de Santander, del que no tenemos noticia. Demasiado tiempo de espera para ver unos resultados. Estamos hablando de cerca de 11 millones de potenciales viajeros de la línea, y estamos seguros de que con una buena oferta de servicios le darían un futuro a la línea. En Aragón estamos comprobando la pérdida paulatina de servicios ferroviarios del ferrocarril convencional. Muchos usuarios no entienden que una postura competencial entre Gobierno autonómico, Renfe o Mitma acabe con el cierre de servicios, que, al final, acaban pagando los ciudadanos.

A partir del 1 de julio parte de los servicios de la línea Zaragoza-Caspe y Teruel-Caudiel-Valencia, que afectan a la provincia de Teruel, dejarán de prestarse. No deja de ser paradójico y, a su vez, anecdótico que este mismo 1 de julio se cumplan 120 años de la llegada del tren a la ciudad de Teruel procedente de Sagunto y camino de Aragón. Teruel fue la última capital de provincia que vio llegar el tren. Este último tres se suprimió con la pandemia y todavía no se ha repuesto, y queremos saber qué pasa con todos estos servicios suprimidos en la España vaciada durante la pandemia. No es razonable que entre Zaragoza, Teruel y Valencia no se pueda ir y volver en ferrocarril en el mismo día, o que no se tenga, ni siquiera, un tren de largo recorrido. Por eso, pedimos que se estudie realmente un tren dual —eléctrico y diésel— que conecte Bilbao con Valencia y que demuestre la apuesta real del Gobierno por este eje Cantábrico-Mediterráneo.

Acabo ya. En Teruel Existe exigimos desde hace muchos años un corredor mixto para pasajeros y mercancías propio del siglo XXI que una la España del norte con la del sur. Ha hablado usted de políticas comerciales de Renfe como estímulo a la demanda. Sus palabras chocan con lo que comentaba hoy Francisco Prats en una entrevista en el *Heraldo de Aragón* cuando, al ser preguntado por el tren convencional, solo respondió: La oferta de alta velocidad para Zaragoza es aceptable, olvidando el resto de trenes de mi comunidad. Hay que cambiar muchísimas cosas, muchas inercias no solo del Gobierno, sino principalmente de los ministerios inversores, como usted ha dicho, y el Mitma es uno de ellos.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado, tiene la palabra senador Cleries.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 26

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.

Viendo esta exposición y la proyección que nos ha pasado el secretario de Estado, se hubiera agradecido tenerla fotocopiada para poder seguirla mejor porque son muchos datos y mucha información. Por lo tanto, si la podemos tener se lo agradeceremos.

Lo que hoy ha venido a explicarnos es el Plan de recuperación, transformación y resiliencia y, por tanto, los ejes de estos fondos Next Generation para ver a qué pueden llegar, qué se puede hacer con hechos y qué ayudas, subvenciones o programas se pueden impulsar con estos fondos que vienen de Europa. Usted ha dicho —y me gustaría que acertara en ello— que la recuperación económica será más rápida en el Estado español que en Europa por las medidas anti-COVID que se tomaron. Cuando uno habla con muchos sectores, no te dicen precisamente esto. El otro día tramitábamos aquí el proyecto de ley contra el fraude fiscal, y veíamos que, en muchos casos, más que ir contra el fraude, buscaba aumentar la presión fiscal a determinados sectores, por aquello de aprovechar el viaje desde el Ministerio de Hacienda para apoyar más a la ciudadanía. En cambio, algunas cosas que se consiguieron, como rebajar el IVA de las peluquerías, lo quitan así, de un plumazo.

En cuanto a esa recuperación económica y estas medidas anti-COVID que usted dice que se han visto, aparte de en Cataluña, los días que estoy por aquí en Madrid los empleo en hablar con los sectores del comercio y de la restauración y no opinan lo mismo. Como digo, si me equivoco, lo celebraré porque lo importante es que haya una recuperación económica y cuanto más rápida sea, mejor.

También habla usted de economía verde, del transporte y de la vivienda, y estamos plenamente de acuerdo, y también con este lema: Llegar a todos y que nadie quede atrás. Fantástico, pero creemos que esto se puede hacer más y mejor apostando por la proximidad, para que se haga por las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Lo que nos preocupa, viendo la forma en que lo ha explicado —ya digo que tengo bien graduadas las gafas, pero cuesta seguir todos los números—, es que da una sensación de que, más que gobernanza, lo que convendría es cogobernanza, y hemos visto más gobernanza que cogobernanza. Creemos que ha de haber una colaboración intensa con las comunidades autónomas, con los ayuntamientos, y esto solamente se puede hacer con colaboración, haciendo que esta cogobernanza sea una realidad.

Usted conoce bien que en Cataluña se presentó la «carpeta catalana», con veintisiete proyectos emblemáticos de reactivación económica y protección social, de los cuales catorce hacen referencia a programas de digitalización, de conectividad, de movilidad sostenible, de agenda urbana, en la línea de lo que usted ha expuesto. Viendo las cantidades económicas que decidirá el ministerio y las de las comunidades, nos parece que queda una participación muy mínima de las administraciones más próximas. En este sentido, tras escuchar su intervención, le pediría que reconsideraran esto —si se puede— y que se tengan en cuenta estos proyectos que se han presentado —hablo de los catalanes que son los que conozco, pero es extensible al conjunto de comunidades autónomas del Estado español— porque están hechos pensando en la proximidad y con esa voluntad, precisamente, de que sean para la recuperación, para la transformación, para la resiliencia, lo más rápido posible.

No me alargo más, pero quiero acabar, como he dicho, con este ruego de que tengan en cuenta esta acción decantándose por la proximidad, por los que tenemos a la ciudadanía más cerca y podemos dar esta respuesta conociendo mucho mejor las necesidades del momento.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Cleries i González.

Pasamos al Grupo Parlamentario de la Izquierda Confederal. Tiene la palabra la senadora González Modino.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor secretario de Estado. Gracias también por la información y los datos aportados. Yo también agradecería, como decía el senador Cleries —si no en papel, al menos sí en formato electrónico—, que pudiéramos contar con esta presentación, con estas diapositivas, por una cuestión fundamental, señor secretario de Estado, porque llegará —y ojalá llegue— el momento de la evaluación de todos estos proyectos para ver el grado de ejecución de estos planes que, desde luego, son absolutamente transformadores. De ahí que nos felicitamos por el hecho de poder contar con esta herramienta transformadora y resiliente para cambiar algunas de las cuestiones que más afectan a la vida cotidiana de la ciudadanía y algunos de los problemas estructurales que tenemos en el conjunto del Estado y particularmente en Andalucía, como yo le comentaré un poco más adelante.

Nos interesaría —no sé si es posible o fácil— conocer los criterios a través de los cuales esos fondos van a llegar a las comunidades autónomas, los criterios con los que se van a distribuir, y si la equidad estará entre esos criterios necesarios, desde nuestro punto de vista, para que esos recursos europeos se filtren al territorio más cercano, a las comunidades autónomas.

Quiero comentar algo también sobre el calendario. Qué previsiones —entiendo que no es posible decir el día exacto— tienen para la llegada de estos fondos y su desarrollo; y lo más importante de todo, nos interesa la evaluación que podamos hacer y conocer la capacidad de ejecución, que no se quede ni un euro sin gastar, señor secretario de Estado. Eso es lo que a nosotros nos gustaría, eso es lo que celebraríamos, si así fuera.

Quiero comentar, asimismo, dos cuestiones concretas, unas sobre movilidad y otra sobre vivienda, desde el punto de vista de mi territorio, Andalucía, como usted bien sabe. Consideramos que estos planes de recuperación, transformación y resiliencia son una oportunidad inmejorable para avanzar en una movilidad sostenible; y en un país grande y poblado, como es Andalucía, la cuestión de la movilidad nos interesa muchísimo, particularmente en lo que atañe al ferrocarril y a los trenes, algo de lo que ya hemos tenido ocasión de hablar con usted en el Pleno de la Cámara. Invertir en esa modernización de la movilidad sostenible en las cercanías y en la media distancia en Andalucía nos parece imprescindible y creemos que estos planes son una oportunidad. Queremos que nos confirme si así es. Media distancia, cercanías, que conectan, vertebran y cohesionan —que están entre los objetivos que nos ha expuesto—, el territorio y la ciudadanía mejor que cualquier otra herramienta, por supuesto, teniendo en cuenta que el ferrocarril es el transporte más sostenible, más saludable, más barato a medio y largo plazo y más democrático, porque ese sí que no deja a nadie atrás, cuando va parando en todas las estaciones necesarias. Y, naturalmente, no podemos olvidarnos de los corredores del Mediterráneo y del Atlántico. Comentaba usted antes, en alguna de las respuestas previas, que la inversión que se ha producido hasta ahora en el corredor mediterráneo era de 16 000 millones de euros. Si es estimable, ¿qué porcentaje corresponde a Andalucía y qué porcentaje de esos 16 000 millones de euros se han invertido en otros territorios? Porque a nosotros nos sigue pareciendo fundamental priorizar Algeciras-Bobadilla, que es la línea que en la que confluyen los dos corredores, el del Atlántico y el del Mediterráneo. Nos parecen fundamentales las conexiones entre Almería y Murcia y Almería-Granada, porque oímos con preocupación que la orografía se plantea como problema, por las dificultades que tienen las pendientes en ese territorio. La orografía es una realidad, y yo creo que, afortunadamente, hoy día, técnicamente, hay soluciones posibles para resolver esas dificultades o para ajustarse a esa realidad que plantea. Pero, en Andalucía, estamos particularmente preocupados por nuestro tramo del corredor mediterráneo, también por la conexión del Bobadilla-Algeciras con el corredor atlántico. Aunque no viene al caso, nos alegramos mucho de que, por fin, haya un estudio de viabilidad de la línea de Guadix-Baza, Almanzora-Lorca, dado que usted ha autorizado el inicio del expediente. Sabe que también nosotros insistimos mucho en eso cuando debatimos los Presupuestos Generales del Estado. Ahora, como hay un miembro de la Mesa que es granadino, confío en que va a estar absolutamente pendiente de que estas cosas se conviertan en realidad, básicamente, porque hace mucha falta, señor secretario de Estado, no hay ninguna otra razón.

Y ahora sí, le pregunto sobre algo que, evidentemente, es competencia de las comunidades autónomas, en la mayoría de los casos, sobre viviendas. ¿Cómo va a ser el reparto de esas inversiones, puesto que nos ha dicho que serán las comunidades autónomas las que las van a ejecutar? Yo tengo algunos datos que le puedo aportar, que son demoledores, sobre rehabilitación: de los quince barrios de España más pobres, doce están en Andalucía. Fíjese si tenemos nosotros dónde priorizar ese tipo de inversiones: en rehabilitación, en regeneración de entornos urbanos. El barrio más pobre de España, con 5329 euros de renta media por persona y año —los datos son del Instituto Nacional de Estadística— es el del Polígono Sur, en Sevilla, el siguiente es el de los Pajaritos y Amate. Vivir en la mayoría de esos barrios pobres significa tener entornos urbanos degradados, infraviviendas, falta de eficiencia energética, pobreza energética. Esto lo vemos con mucha esperanza, señor secretario de Estado, por eso ponemos énfasis en hacer un seguimiento que priorice, efectivamente, si es posible de modo inversamente proporcional a la pobreza, la inversión de esos fondos en los territorios que tienen mayores necesidades.

Termino con el tema de garantizar el acceso a la vivienda. Esperamos atentísimamente, con expectación, si me apura, que la Ley de vivienda trabaje, básicamente, en garantizar el acceso a la vivienda, fundamentalmente, de las demandas excluidas y en no permitir que la vivienda pública sea nunca privatizada a través de fondos buitres. Impedir que eso ocurra, señor secretario de Estado, para nosotros es también una prioridad, aparte del tema de los alquileres. Pero que el esfuerzo de todos, que el dinero público de todos, con las necesidades de acceso a la vivienda que hay, acabe en manos de fondos buitres o

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 28

de empresas privadas, como ha ocurrido en la Comunidad de Madrid, a nosotros nos enerva, nos disgusta, y queremos evitarlo.

Muchas gracias por todo. Quiero, eso sí, desearle buena suerte, porque gestionar esa cantidad de miles de millones de euros y hacerlo con acierto y equidad no debe ser nada fácil. Vamos a esperar a esa evaluación.

Gracias, señor secretario de Estado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora González Modino.

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

La señora VAQUERO MONTERO: *Egun on. Mila esker, presidente jauna.*

Muchas gracias, secretario de Estado, señor Pedro Saura, por haber asistido y habernos dado información sobre el Plan de recuperación, transformación y resiliencia en el ámbito de su departamento. Como usted ha dicho, su ministerio lidera dos políticas palanca, y le corresponde tres componentes: el uno, el dos y el seis.

En relación con los datos que conocemos y con lo que hoy nos ha dicho, que es público y hemos podido analizar antes de esta comparecencia, nuestro grupo quiere, aun siendo constructivos, incidir en algunos de los riesgos que se vislumbran en relación con este plan, como consecuencia de las decisiones políticas que se han adoptado; grietas o riesgos de planteamiento del Gobierno del Estado, que son generales, en relación con el Plan de recuperación, transformación y resiliencia, pero que también afectan al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El primero de ellos es que el mecanismo de recuperación y resiliencia no forma parte de las políticas de cohesión, aunque, bien gestionado, puede hacer mucho por esta cohesión. Es un error pretender mitigar las debilidades de unas comunidades autónomas apelando a la cohesión territorial y no apalancar las fortalezas de otras comunidades autónomas. La necesaria transformación tiene que ser un equilibrio entre mitigar debilidades y reforzar fortalezas. Sin embargo, en términos generales, y no solo en lo que respecta este a este ministerio, se está incidiendo en la cohesión territorial y se perjudica así a comunidades autónomas, como Euskadi, que han invertido durante muchos años recursos propios para conseguir un nivel de bienestar y desarrollo económico que ahora penaliza en esta distribución.

No podemos obviar que estos fondos son europeos, y aunque los Estados miembros sean los interlocutores, la deuda la vamos a pagar entre todos y todas. Por ello, el Estado debería haber tenido en cuenta a las comunidades autónomas y no solo en la ejecución y en la dación de cuentas; el plan tiene que aterrizar, y esperemos que ese aterrizaje se reconduzca en una cogobernanza real. Esta grieta o riesgo se puede enlazar con el segundo riesgo, que es la falta de la cogobernanza. El 50 % del total de estos fondos irá destinado a las comunidades autónomas y ayuntamientos, pero no se ha contado con estas comunidades autónomas para su diseño, suponiendo un claro menoscabo de la arquitectura competencial. Las conferencias sectoriales que se han celebrado, únicamente, han servido para que el Gobierno del Estado transmita de forma parcial los aspectos de las líneas de inversiones recogidas en los treinta componentes, en las que las comunidades autónomas únicamente adoptaron en el papel de simples ejecutoras, sin contar evidentemente, con el grado de desarrollo de las políticas públicas en cada una de estas comunidades autónomas. Estoy hablando del diseño de lo que ha sido el plan que se ha elevado a Bruselas. Un modelo llamado gobernanza, que usan ustedes mucho, pero que, en la práctica, es un modelo unidireccional, unilateral, que no llega más allá de una encomienda de gestión. Nuestro grupo ha defendido, y lo seguirá haciendo, un modelo de gobernanza multinivel integral, referido a todas las fases, tanto del diseño, definición, decisión y ejecución, como del seguimiento. Queremos saber cómo han participado las comunidades autónomas en relación con los componentes de su ministerio.

En relación con el componente uno, transferencias anuales a las comunidades autónomas por un total de 900 millones para inversiones a realizar directamente dentro de sus competencias, se habla de reparto territorializado, ¿pero sobre la base de qué criterios? Yo creo que antes algún portavoz ha preguntado cuáles van a ser los criterios del reparto territorializado. ¿No cree que hubiera sido, además de más respetuoso con este ámbito competencial, más eficaz y eficiente, que estas hubieran participado desde un inicio en esa planificación? Y, por otro lado, siendo estas inversiones de carácter plurianual, faltan datos para que las comunidades autónomas puedan realizar su programación, sobre todo, teniendo en cuenta los plazos que maneja el Gobierno.

En relación con la partida referente a las inversiones directas a realizar por el ministerio en proyectos de mejora en entornos urbanos en la Red de Carreteras del Estado, en el caso de Euskadi, ¿cómo recibirán

esta parte los fondos, ya que la titularidad de estas carreteras corresponde a las diputaciones forales? 1620 millones para actuaciones de mejora de la calidad y fiabilidad en el servicio de cercanías, ¿cuáles son las actuaciones recogidas dentro de estos fondos? Obras como las de la estación de Amurrio, que debería estar ejecutada, ahora, según información de ADIF, pasan a formar parte de la lista de obras a ejecutar dentro de estos fondos. Y, como esta obra, alguna otras más, recogidas en los presupuestos pero que corresponde a estos fondos.

En el componente seis de movilidad sostenible, segura y conectada, se incluye la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias en los corredores mediterráneo y atlántico y la modernización y mejora de las ya existentes. Nos conformaríamos con que se ejecutara lo ya acordado y prioritario antes de iniciar la planificación de nuevos tramos. Yo creo que antes algún portavoz lo ha dicho: acabar lo ya acordado e iniciado antes de asumir nuevos compromisos, y así romper con el Estado radial de las infraestructuras. Ese sería el cambio de paradigma: romper con el Estado radial de las infraestructuras en el Estado. En el caso de la alta velocidad, el Estado cuenta con una red infrautilizada, ya que se han priorizado tramos que no obedecen a las necesidades de movilidad. No se puede entender de otra manera que no se hayan culminado los pasos de la frontera en alta velocidad que unen la península con Europa.

Y en relación con el riesgo tres o la grieta tres, su objeto es la transformación y la resiliencia, que es también nuestra apuesta, porque, actuando sobre las mismas, se logra la recuperación. Pero si se prioriza la recuperación, no se garantizará, o no tenemos claro que se pueda garantizar, la transformación y la resiliencia. ¿Considera el Gobierno que el destino de los fondos de este ministerio prioriza la transformación y la resiliencia? ¿O, por el contrario, son obras y planes pendientes que ya deberían estar ejecutados los que se han redirigido a estos fondos?

Finalmente, otro de los riesgos del planteamiento del Gobierno del Estado en relación con el plan es el ámbito temporal de ejecución de los fondos, ¿por qué se fija 2023 como plazo para la ejecución de los proyectos del Plan de transformación y resiliencia? Con este planteamiento, a nuestro entender nada realista, se puede llegar al colapso administrativo, se va a poner en riesgo la recepción de los fondos por no cumplimiento, se va a perder una oportunidad histórica y nos van a arrastrar porque la deuda la vamos a pagar entre todos y entre todas. El sesgo de la recuperación en detrimento de la transformación se refuerza nuevamente en la exigencia temporal fijada para 2023, cuando la Comisión Europea permite hacerlo hasta 2026. Los proyectos transformadores requieren de plazos más amplios para su ejecución por su complejidad, su enfoque multidimensional, su carácter público o privado y, en muchos casos, su carácter interinstitucional. Esta decisión política no coadoptada con las comunidades autónomas, podría llevar a una situación muy compleja de gestión en las administraciones públicas, ya que pueden colapsarlas, porque además de estos fondos, también tienen que gestionar sus propios presupuestos generales. Los fondos europeos incluidos en los presupuestos del Estado ascienden a 27 000 millones, si no me equivoco, pero los que se van a percibir en 2021, según tenemos entendido, son 19 000, es decir, 8000 euros menos; 9000 millones en julio y 10 000 millones en diciembre. Por lo tanto, se comienza con la necesidad de reajustar los Presupuestos Generales del Estado. No sabemos cómo van a afectar estos números al ministerio. La decisión del ámbito temporal no tiene nada que ver con la realidad, lo entendemos todos, y se asumen unos riesgos por interés electoralista. Se hace coincidir esta fecha con el final de legislatura, y esto puede hipotecar a las futuras generaciones que se tendrán que hacer cargo del pago de la deuda, de unas inversiones que pueden no ser transformadoras ni resilientes.

Por lo tanto, ya saben que nuestro grupo tiene la mano tendida para colaborar. Creemos que nos estamos jugando el futuro, pero queremos que las cosas se hagan bien, y, siendo realistas, debemos centrarnos en lo que verdaderamente son y tienen que ser estos fondos transformadores y resilientes.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Vaquero Montero.

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

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

No voy a repetir argumentos que se han dicho aquí. Por lo tanto, voy a ser muy telegráfica porque, además, el secretario de Estado sabe perfectamente cuál es nuestro posicionamiento en temas de infraestructuras. Agradezco la presentación de este *powerpoint*. También me uno a la petición de que nos lo haga llegar, porque contiene muchos datos interesantes, que podemos requerir luego, en la fase posterior de cumplimiento de esta previsión, porque esto es una previsión, una mirada hacia adelante. Pero, como

se ha explicado antes, hay que echar una mirada hacia atrás, porque todavía hay inversiones pendientes que, para nosotros, son objetivos estratégicos y transformadores, por lo tanto, entran dentro de estos componentes y de estos elementos estratégicos que caben dentro de este plan.

En cuanto a los componentes uno y seis, relativos a la movilidad, al corredor del Mediterráneo, no descubriré nada nuevo. Sabemos que quedan inversiones pendientes en el corredor del Mediterráneo, que es estratégico, no hace falta decir más. Pero tenemos que reiterar los retrasos en la ejecución de las obras, pues, para nosotros, es un objetivo estratégico que no se produzcan. Hay también falta de conexión intermodal con infraestructuras que son críticas, como los puertos de Barcelona y Tarragona. Y también está lo relacionado con la estación intermodal del aeropuerto de Reus. Para nosotros es importante esta infraestructura, para que el *hub* del aeropuerto de Barcelona se complemente con los dos aeropuertos que pueden hacer vuelos regionales o de bajo coste y liberar así al aeropuerto de Tarragona, incluso su espacio aéreo, porque cuando hablamos de saturación, hay que pensar en el espacio aéreo que se satura.

Ligando con eso, nosotros hemos sido los abanderados de la tasación del queroseno, porque es una de las medidas que creemos que pueden impulsar esa transformación en el transporte, de manera que lo que se genera de inversión se podría invertir en todas estas inversiones que son interesantísimas, y, por lo tanto, dejaríamos de subvencionar toda la industria petrolera que, al final, pagamos entre todos. Por eso, el Gobierno español debería ser uno de los abanderados de la tasación del queroseno. Yo sigo insistiendo en ello, y cada dos por tres, cuando tengo ocasión, lo explico.

En todo caso, los temas a atender son: corredor Mediterráneo, conexión intermodal a los puertos de Tarragona y Barcelona, estación intermodal, y, evidentemente, las mercancías por el interior en plataformas segregadas y en exclusiva, de manera que sea un corredor de mercancías como Dios manda. ¿Por qué? Ya se ha dicho antes cuando se ha hablado de la cuota modal de las mercancías. En España tenemos una cuota modal del 4 % estancada en este 4 % desde hace años; con lo cual, si queremos llegar al 30 %, el Gobierno debería explicar —y, de hecho, es una de las preguntas que me gustaría hacerle— cómo piensa revertir esta situación, que al final es crucial, porque si queremos tener el corredor mediterráneo funcionando a pleno rendimiento, deberemos incrementar la cuota modal. ¿Y cómo lo vamos a incrementar? Evidentemente, haciendo inversiones, pero, aparte, tiene que haber algo más.

Por otra parte, está el asunto de la recuperación de las frecuencias de los trenes, porque es cierto que con la COVID se han quitado un montón de frecuencias y los surcos han quedado libres —están liberalizados, y así tiene que ser—, pero, aun así, quedan surcos para poder recuperar las frecuencias anteriores a la pandemia, ¿con qué calendario trabajan para restablecer las frecuencias?

Y sobre la liberalización de las autopistas, en Cataluña sabemos que somos un territorio que hemos ido pagando históricamente, desde hace cincuenta años, que estamos pagando por circular en vías de alta capacidad, y ahora, el próximo 31 de agosto, la AP-2 se liberaliza y nosotros nos congratulamos, faltaría más, porque además entendemos que puede abrir oportunidades para los municipios de Les Garrigues y El Segrià, que están en Lleida, que podrán beneficiarse de esta infraestructura. Después de décadas, de décadas, pagando peajes sabemos que no se van a prorrogar. Por lo tanto, queremos plantearle la necesidad de crear nuevos accesos a la autopista, que será autovía, desde Les Garrigues y El Segrià para asegurar esa permeabilidad de la vía de alta capacidad y multiplicar las oportunidades de ese territorio rural, porque también ha salido el tema de la despoblación, y eso también pasa en Lleida y en Tarragona y en otras zonas del interior.

Actualmente, estos accesos se encuentran con una notable distancia entre ellos, lo que impide que la vía realmente sea utilizada para los desplazamientos habituales entre los municipios de la zona. Por ello, en vista de esta próxima liberalización, consideramos que deberían estudiar ustedes cuanto antes crear nuevos enlaces que permitan realmente esa utilización intensa de la vía.

Respecto al componente dos, que es la agenda urbana, rehabilitación y regeneración, nosotros entendemos que el derecho a la vivienda es una pieza clave del Estado del bienestar, que se ha hecho más evidente con la última crisis de la COVID-19, y que ha situado a multitud de familias en una situación sobrevenida de vulnerabilidad, que hay que sumar a la vulnerabilidad prepandemia. Y en paralelo a la gestión de la emergencia habitacional que estamos viviendo, debemos seguir trabajando en aquellas políticas estructurales que, a largo plazo, cambiarán el escenario de acceso a la vivienda, que es un pilar fundamental del Estado del bienestar y no un bien de mercado. Por ello, consideramos que el Gobierno debe centrar sus esfuerzos, ya que es el Gobierno más progresista de la historia, en garantizar la regulación de los precios de los alquileres, una regulación propia que ya existe en Cataluña y que ha demostrado dar frutos pese a los ataques constantes de quienes no hacen ni dejan hacer, además de asegurar la ampliación de la moratoria de los desahucios de las personas en situación de vulnerabilidad, como mínimo,

hasta el 31 de diciembre de este año, como solicitó recientemente el Govern catalán y, por tanto, nosotros seguiremos insistiendo en este tema.

Finalizo. Venimos reclamando que, como mínimo, el 30 % de los pisos propiedad de la Sareb se destinen a usos sociales. Gracias a la intervención de nuestro grupo, en el Senado se desbloqueó recientemente la asignación de ocho pisos de la Sareb a usos sociales en Roda de Ter, que es un municipio pequeñito, y 60 000 millones de euros de dinero público hicieron posible la creación de la Sareb, de los cuales 4000 millones no regresarán a las arcas públicas. Este ha sido el mayor rescate económico de la historia del Estado español que no ha logrado asegurar, precisamente, el acceso a la vivienda social. El Gobierno no estableció normativamente ninguna obligación a la Sareb para la cesión de viviendas de uso social, y, como ya hemos dicho anteriormente en esta Cámara, se perdió lo que nosotros entendemos una oportunidad única.

Y ya finalizo con esta pregunta, ¿tiene previsto llevar a cabo alguna acción en este sentido para garantizar el derecho a una vivienda digna y retornar socialmente el rescate bancario? Porque está bien rehabilitar, faltaría más, es muy importante, pero también está bien que la gente viva en casas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Castel.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Bernabé Pérez.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor secretario de Estado. Señor Saura, comparece hoy usted ante el Senado al objeto de presentarnos el Plan de recuperación, transformación y resiliencia del Gobierno de España en las áreas que son de su competencia. Sin embargo, debo decirle que, una vez más, lo cual se ha convertido ya en una tradición cuando viene usted a esta Casa, me ha llamado mucho la atención el hecho de que no haya hecho usted mención alguna a cómo afecta la situación de las infraestructuras a la Región de Murcia, que es su tierra, y también la mía, lo cual desde nuestro punto de vista solo denota el poco interés que tiene usted en estas cosas.

Si hablamos de las autovías la situación pinta muy negra y desde nuestro punto de vista creemos que las obras del Reguerón, del altiplano, del arco noroeste de Murcia, van a seguir avanzando a paso de tortuga varios años más antes de que las veamos terminadas, aunque indudablemente hay carreteras que están mucho peor, como la RM-1, que, para vergüenza de todos, va a seguir siendo conocida como la autovía del bancal, dado que siguen sin invertir un solo euro para renovar sus obras. Por su parte, las obras del arco norte de Murcia y del tercer carril de la A-7 fueron terminadas. Un Gobierno del Partido Popular presentó sus proyectos a principios de 2018, pero este año tampoco vamos a ver cómo se licitan en su totalidad, dado que va a ocasionar que decenas de miles de conductores sigan padeciendo y sufriendo atascos y retenciones en el tramo comprendido entre la ronda oeste de Murcia y el nudo de Espinardo.

Y si hablamos de ferrocarriles, por desgracia, la situación no pinta mucho mejor. Mire, hace unos meses pude ver en La 2 de Televisión Española la reposición de esa preciosa serie documental que es *Un país en la mochila*, y en el capítulo dedicado a la Región de Murcia, grabado en 1997, el recordado Labordeta se extrañaba de cómo era posible que a finales del siglo XX en la Región de Murcia no hubiese ni un solo kilómetro de vías electrificadas. Hoy, veinticuatro años después, la situación sigue siendo exactamente la misma, condenando a 10 millones de viajeros al año a tener que seguir utilizando las viejas, lentas y obsoletas locomotoras impulsadas a gasoil que, a modo de tren de la bruja, sirven de castigo permanente para todos sus usuarios.

Y si hablamos del AVE y del corredor mediterráneo, ¿qué quiere usted que le diga que no sepamos ya? Han dado ustedes ya más fechas de llegada a Murcia que versiones dio su jefe Ábalos del caso Delcy, lo cual tiene muchísimo mérito. Señor Saura, prometió usted en 2018 que en 2020 tendríamos el AVE soterrado en Murcia, obra que comenzó un Gobierno del Partido Popular, y huelga decirle que ni en 2020 ni en 2021 ni tampoco en 2022 vamos a ver cumplidas sus promesas. Murcia es la séptima ciudad más grande de España, es capital de una región en la que vivimos 1,5 millones de personas, que vemos con estupor y sonrojo cómo el AVE ha llegado ya a casi treinta capitales de provincia españolas, y que nosotros, pudiendo tenerlo ya provisionalmente en superficie, pues las vías están terminadas entre Orihuela y Murcia, no lo tenemos y se nos castiga a tener que esperar a que finalice el soterramiento, con suerte allá por 2023, una decisión exclusivamente política de su Partido Socialista.

Pero más triste aún es la situación en Cartagena, una de las veinte primeras ciudades españolas, con el cuarto puerto más importante de nuestro país y el primer pueblo energético de nuestra nación, que

esperaba la llegada de la alta velocidad para 2021 con el proyecto del tercer hilo del Partido Popular, que usted, de forma incomprensible, decidió rechazar desde el primer día. Pues bien, desde ese momento ha cambiado usted de criterio nada menos que en tres ocasiones. En 2018 nos dijo que iba a llegar con doble plataforma, en 2019, que no, que la mitad del trayecto de doble plataforma y la otra mitad del repudiado tercer hilo, y en 2020 que no le gustaba ninguna de esas opciones y que iba a buscar otra alternativa, y así seguimos hoy en día, sin saber ni cómo ni cuándo ni siquiera por dónde va a llegar el tren.

La triste consecuencia es que son tres años de progreso de Cartagena tirados a la basura, a causa de su incompetencia o de su negligencia, pero lo único que va a traernos esto es que no vamos a tener el AVE en la ciudad portuaria hasta 2027 o 2028, como usted bien sabe. Y con una doble penalización añadida, pues la ausencia de la alta velocidad trae consigo, igualmente, el arrastrar al pozo a la nueva Zal y a la nueva terminal de contenedores. Por cierto, ¿nos va a decir usted ya hoy por fin si va a ir en El Gorguel o en Escombreras? Y esa ausencia de conectividad ferroviaria es la que hace que se convierta en una quimera que puedan tener éxito esas dos grandes infraestructuras en el futuro.

Si llegamos a Lorca, más de lo mismo. La ciudad del Sol, capital del Guadalentín, como usted bien sabe, es la pieza angular sobre la que descansa la pretensión de recuperar la conexión ferroviaria entre Andalucía y el Levante peninsular, la misma que cerraron ustedes los socialistas hace unos años. Pero, claro, ¿poniendo 30 millones de euros en los presupuestos usted cree que, de verdad, se está apostando por ella? Con esa suma, que apenas representa el 1 % del total del coste de la línea entre Murcia y Almería, tendrán ustedes para cambiar el silbato a los jefes de estación, pero para muy poquito más, además de que tienen sin terminar el proyecto de la variante de Totana y que va muy retrasado el soterramiento en Lorca, actuaciones ambas que hasta que no estén terminadas van a impedir que entre en servicio la alta velocidad. También allí nos iremos a 2027 o 2028, señor secretario de Estado.

Termino con el aeropuerto, esa infraestructura para la que el Gobierno de nuestra región y el Parlamento de nuestra comunidad autónoma le pidieron autorización para ponerle el nombre de Juan de la Cierva, petición que usted ha decidido denegar basándose en un tendencioso y paupérrimo informe de apenas folio y medio, encargado a un historiador, curiosamente militante del Partido Socialista, y que vaya, qué casualidad, resulta que ya se había pronunciado varias veces en contra de la figura de Juan de la Cierva. Así se las ponían a Felipe II, señor secretario de Estado. Por cierto, ¿no le causa a usted extrañeza que el comité de expertos, ese sí, independiente, de alguien tan de izquierdas como Manuela Carmena después de estudiar la figura de De la Cierva decidiera mantener su nombre del callejero de Madrid? Ahí se lo dejo.

Señor Saura, usted y yo somos murcianos y sabemos el orgullo que se sienten en nuestra tierra por nuestros dos grandes inventores, De la Cierva, el autogiro y Peral del submarino. ¿No recuerda usted ya que fue un Gobierno socialista el que a la expo de Sevilla de 1992 llevó sendas réplicas de ambos ingenios como los dos elementos más representativos y de referencia en el pabellón de nuestra comunidad autónoma? ¿No es usted consciente y todos los militantes socialistas que están apoyando esta reivindicación en las últimas semanas? ¿No se da usted cuenta de que esta es una petición de la sociedad civil murciana en su conjunto, sin distinción de ideologías que solo busca sentirse orgullosa de sus hijos más ilustres?

En definitiva, señor secretario de Estado, el problema que tiene su PSOE es que no tiene memoria histórica, sino histórica, pues solo así se entiende que en la tierra que vio nacer al aviador español más importante de todos los tiempos no nos dejan que le pongamos su nombre al aeropuerto. ¿Se habría atrevido usted a hacer lo mismo si De la Cierva, en lugar de monárquico y murciano, hubiese sido separatista y catalán o vasco? Permítame que le diga, que en ese caso lo habría usted indultado, no tengo ninguna duda.

Y ya concluyo, señor Saura, los cargos públicos pasan y antes o después todos volvemos a la vida civil. Usted creará que todavía le queda mucho para eso, yo pienso que más bien va a ser poco, pero no tenga ninguna duda de que el día llegará, perderá las elecciones y volverá usted a pasear por la calle como un ciudadano más. Cuando se cruce con nuestros paisanos por las calles de Murcia, hágase esta pregunta: ¿considera usted que a lo largo de este tiempo ha hecho por la región de Murcia y por su gente todo lo que, de verdad, ha podido usted? Yo, honestamente, creo que no. En su condición de número dos del Ministerio de Fomento ha tenido una oportunidad histórica para dar un salto hacia delante como antes nunca se había visto. Pero, al final, y por desgracia, el salto ha sido al vacío.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para cerrar este turno, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Morales.

El señor MORALES QUESADA: Gracias, presidente.

Con su permiso, y antes de empezar, de darle las gracias al señor Saura, me gustaría dar la bienvenida a nuestro compañero, Antonio Poveda, que hoy se incorpora a este grupo como portavoz de movilidad, y es la primera vez que asiste a la Comisión. Y ahora sí, señor Saura, le doy las gracias por su comparecencia, por su explicación con ese nivel de detalle de este plan que contempla una importante agenda de inversiones y reformas estructurales que se interrelacionan para lograr cuatro objetivos transversales: avanzar hacia una España más verde, más digital, más igualitaria y mejora cohesionada. Ha sido el resultado de mucho trabajo, como usted ha dicho, y de un diálogo intenso con diferentes organizaciones profesionales y sectores sociales y económicos. No cabe duda de que los fondos europeos Next Generation, sumados a la estrategia de vacunación masiva, son clave para recuperar la economía y reforzar el modelo de bienestar europeo.

A diferencia de lo que ha pasado en crisis anteriores, con estos fondos hemos procurado que nadie se quede atrás, que lleguen a todo el mundo, con especial atención a las pymes, que en nuestro país son tan relevantes, y que, en el caso del departamento que dirige José Luis Ábalos, van unidos al desarrollo de la vivienda asequible y de la movilidad sostenible.

Con esta ayuda europea podremos conseguir que el crecimiento sea permanente y duradero en el tiempo generando valor añadido a nuestro sistema productivo, pero para ello es necesario que las inversiones sean de calidad, y, como hemos conocido recientemente, la Comisión europea, así las ha calificado, valorando el conjunto del plan con un sobresaliente, porque —y cito textualmente— «contribuyen de manera significativa a respaldar la recuperación económica del país y a contribuir a un futuro verde, digital e inclusivo», a pesar de la actitud del Partido Popular, pues mientras aquí senadores exigen inversiones en su territorio, luego su líder se va a Europa a intentar bloquear que estos fondos lleguen a España. (*Rumores*). Por ello, hemos logrado la más alta calificación, porque este plan inicia una nueva forma de entender la Unión Europea, que pasa por cooperar unidos para conseguir la España que queremos, moderna y líder en grandes transformaciones, algo que no se ha podido alcanzar en los últimos años, desgraciadamente, por culpa de un Partido Popular rancio, con poca altura de miras y sin capacidad de situar a este país en la posición que se merece por estar más pendientes de sus asuntos internos.

Ahora tenemos la oportunidad de poder llevar a cabo un proyecto de país muy ambicioso, donde podremos disponer de 69 500 millones de euros en transferencias directas, que se podrá ampliar con créditos hasta un total de más de 140 000 millones de euros hasta 2026. Como ya se ha dicho, este plan de recuperación se sustenta en cuatro ejes que se han adaptado a las necesidades del departamento de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El primero es el eje de transición ecológica, donde el rendimiento energético y ambiental de nuestro sistema de transporte y de nuestro parque edificatorio se encuentran directamente ligados a conseguir avances reales en el proceso de transición ecológica al que nos hemos comprometido. El segundo es la transformación digital en la que las infraestructuras, la construcción y la movilidad son sectores donde la transformación digital puede tener un impacto más disruptivo. Debemos impulsarla en beneficio del medio ambiente, de los usuarios y como oportunidad para las empresas y los trabajadores. Si hablamos de la cohesión social y territorial, las políticas de movilidad y vivienda son instrumentos eficaces de inclusión social y del desarrollo territorial cuando están pensadas de forma inteligente para la mayoría. Y respecto a la igualdad de género, los ámbitos de la actividad del departamento están muy masculinizados, por lo que hay mucho trabajo por hacer para revertir esta situación.

Para impulsar estas transformaciones, el ministerio participa de manera decisiva en las dos primeras políticas palanca del plan de recuperación, como ya se ha dicho aquí. Por un lado, en la agenda urbana y rural, en la lucha contra la despoblación y en el desarrollo de la agricultura y las infraestructuras y ecosistemas resilientes, ambas con gran capacidad de arrastre sobre la actividad y el empleo desde la primera fase del plan. Estas ideas se materializarán, por un lado, con proyectos concretos como el de movilidad segura sostenible y conectada, la implementación de la Agenda Urbana Española, la nueva política de vivienda y la rehabilitación a gran escala, programas con los que se ya se contaba antes de la pandemia, pero que ahora reciben un impulso decidido, acompañado de recursos a través del Plan europeo. Por otro lado, habrá inversiones estratégicas para la reorientación de la política de movilidad y de la vivienda, que van a permitir acelerar la recuperación económica y transformar sectores claves de nuestra economía; y también con reformas e inversiones para generar impactos en la actividad económica y en el empleo, con un plan anticíclico para dinamizar la recuperación económica y que, respetando su propósito de transformación ecológica y digital, tenga un impacto social y territorial.

Respecto a las inversiones, el ministerio ejecutará inversiones estratégicas para la reorientación de la política de movilidad y de la vivienda con una financiación histórica que permitirá acelerar la recuperación

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 34

económica y transformar sectores claves de nuestra economía. Con todo ello vamos a avanzar hacia una verdadera transformación de la movilidad y la vivienda, orientada a descarbonizar el sector del transporte y la edificación, a generar valor agregado dando impulso a la digitalización e innovación y a promover la inclusión social con nuevas políticas de vivienda y movilidad. En definitiva, queremos un modelo de crecimiento económico más sostenible.

El volumen total de las inversiones, como se ha dicho, asciende a unos 20 000 millones de euros, de los que el ministerio tiene encomendados directa o indirectamente casi 17 000, es decir, un 25 % del plan, que sería la mayor inversión de todo el plan de recuperación. Si analizamos por áreas, en el área de movilidad, entre los proyectos más destacados estaría el Plan de choque de movilidad en entornos urbanos y metropolitanos, favoreciendo la movilidad activa y creando zonas de bajas emisiones, itinerarios peatonales y promoción del uso de la bicicleta. También, se avanzará en infraestructuras más sostenibles y digitales para el reequilibrio modal y completar los corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo, de los que se ha hablado aquí bastante hoy, y sus extensiones hasta el año 2030.

En este sentido, cabe destacar que el ferrocarril es el que más fondos recibe, porque creemos que este ámbito debe experimentar un gran impulso en eficiencia, competitividad y peso, tanto de viajeros como de mercancía en la próxima década. Asimismo, las empresas de gestión pública Enaire y Puertos del Estado recibirán un montante específico para realizar proyectos transformadores y pioneros en el plano tecnológico. Y hablando de la vivienda, en vivienda y regeneración urbana, los programas de rehabilitación energética e integral en entornos urbanos y rurales tendrán un efecto transformador. La reducción del consumo de energía primaria y de las emisiones de CO₂ en 650 000 toneladas al año es absolutamente necesaria en el proceso de descarbonización en el reto de esta transición energética justa, porque de los 26 millones de viviendas censadas en España, el 90 % están construidas sin criterios de eficiencia energética, y, de cada cinco edificios, cuatro son ineficientes, lo que significa que no cuentan con los niveles adecuados de aislamiento térmico o incluso muchos carecen de él, tienen filtraciones de aire incontroladas que repercuten en el consumo energético y no emplean sistemas de generación eficiente. Estos programas de ayuda en rehabilitación son imprescindibles en un parque inmobiliario envejecido y eficiente energéticamente.

El 65 % de las viviendas son anteriores a 1975, superan los 46 años y los edificios son responsables del 35 % de la emisión de CO₂ en las grandes ciudades. Por eso, es urgente adoptar medidas que ayuden a disminuir estas emisiones. El nuevo enfoque de la política de vivienda ayudará a reforzar el derecho a la vivienda, reducir la pobreza energética, generar empleo y reactivar la economía. Multiplicar las rehabilitaciones es uno de los objetivos de este plan del ministerio, y es fundamental por el escaso volumen de rehabilitación alcanzado en nuestro país, 13 puntos por debajo de la media europea. Y a este respecto sabemos que el sector es optimista, ya que en la reciente cumbre de la CEOE el presidente de la Confederación Nacional de la Construcción indicó que destinar 2000 millones de euros a rehabilitar 120 000 viviendas al año generaría riqueza por valor de 52 000 millones.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Morales Quesada.

Para contestar a este turno de portavoces, 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.

En primer lugar, agradezco el tono de todas las intervenciones. Yo creo que nuestro país está en un momento en el que necesita de los mayores consensos en todas las materias, también en aquellas de las que estamos hablando, y agradezco la actitud de todos los grupos en sus intervenciones esta mañana en relación con estos temas que tienen que ver con el presente y el futuro de España. Es importante. Yo creo que un ejercicio de patriotismo es pasar de las palabras a los hechos y unir fuerzas y sensibilidades en pro de sacar al país de la crisis sanitaria y económica en la que vivimos y para que esa recuperación, como les decía en mi intervención, sea permanente en el tiempo.

Empiezo por agradecer el tono del señor Sánchez-Garnica y su predisposición a hablar de los temas de infraestructuras, de movilidad y de vivienda. Por supuesto que esta presentación está disponible para todos los senadores y senadoras que así lo deseen y, como digo, doy las gracias al senador por estar predispuesto a hablar de este tipo de cuestiones. Usted se ha referido a inversiones pendientes en su comunidad, en Aragón, y parte de los fondos de recuperación, parte de los fondos Next Generation justamente van destinados a resolver esos déficits, esas carencias o esas obras comprometidas y pendientes en muchas

comunidades autónomas, incluida Aragón. En concreto, usted me habla de dos cuestiones específicas. En el primer caso usted utiliza la expresión tren regional y justamente, de acuerdo con las prioridades de cada comunidad autónoma, este tiene que ser financiado por la comunidad autónoma en lo que tiene que ver con la movilidad regional; o sea, creo que en ese ámbito se tiene que resolver la cuestión específica por la que me ha preguntado. Sobre la autovía del Pirineo, coincidimos con usted en su priorización y en las necesidades de Aragón, de hecho, ya hay unos tramos que están terminados y otros en ejecución y me informan que, de los tramos en ejecución, la mitad está ya ejecutada. Por tanto, forma parte de los presupuestos y de la actividad del ministerio y entendemos, como usted, que esta autovía del Pirineo es una prioridad para el conjunto del Estado y también para el Gobierno.

El señor Egea Serrano ha hecho una reflexión muy interesante e importante sobre el ferrocarril, del que aquí hemos hablado mucho, pero del que también se habla fuera de aquí. Yo le quiero dar también algunos datos y hacer alguna reflexión. En los presupuestos de este año el ferrocarril convencional incrementa sus inversiones en un 112 %. Estamos más que doblando la inversión en el ferrocarril convencional. Además, hemos cerrado también un plan estratégico para ADIF, de tal manera que incrementamos los recursos humanos justamente para la conservación y el mantenimiento. Ha habido un problema serio de recursos humanos en ADIF, sobre todo ADIF convencional, durante muchos años, a partir del año 2010 y 2011. Hemos cerrado un plan estratégico con ADIF, de tal manera que ha habido un incremento, una oferta pública de empleo para el ferrocarril convencional sin precedentes. Por supuesto que se incrementan los recursos destinados a cercanías, no tiene parangón con el pasado, es más, todos los años destinamos de los Presupuestos Generales del Estado alrededor de 1500 millones de euros a cubrir los servicios ferroviarios que no cubren su coste; 1500 millones de euros todos los años de los Presupuestos Generales del Estado, todos los años, para cubrir esas necesidades del ferrocarril que no cubre costes y que entendemos que socialmente se tienen que cubrir. Por tanto, 1500 millones de euros. Hay una parte de la actividad de Renfe que no cubre sus costes. Renfe cubre con el resto de su actividad o con la deuda que sea necesaria la parte que no cubren los usuarios, porque entendemos que tiene que ser así para mantener el ferrocarril, por no hablar de las obligaciones de servicio público. Repito, 1500 millones de euros. Por tanto, yo creo que no podemos decir que España no ha invertido en infraestructuras, que no ha invertido en el futuro del ferrocarril, porque, sobre todo este Gobierno, sí lo ha hecho en conservación, en ADIF convencional y también en la compra de material rodante, en torno a 4000 millones de euros. El cambio en cuanto al material rodante o en conservación de la infraestructura que tienes no se produce un día para otro; esto no es llegar al ministerio y apretar un botón y, de pronto, cambia todo eso. Tienes que comenzar para que los frutos se vean en los próximos años y, probablemente, lo verá otro gabinete ministerial, pero sentamos las bases de lo que hay que hacer en materia de transporte. Y, por último, cuando hablamos del ferrocarril tenemos que entender que el ferrocarril, evidentemente, necesita que la inversión sea utilizada. Nosotros, en el Plan de recuperación, en los fondos Next Generation, destinamos una partida importante a que se pueda atender la demanda, es decir, a una movilidad de acuerdo con la demanda; una movilidad dirigida a la demanda. Entendemos que se puede resolver el problema de cientos de miles de españoles en el muy corto plazo, que se puede atender su problema de demanda de movilidad en el muy corto plazo. Esa es la reorientación y el paradigma del que en muchas ocasiones les he hablado aquí: que lo importante no es la infraestructura en sí misma, lo importante es que el ciudadano resuelva su problema de movilidad. Por tanto, si tú le resuelves el problema de movilidad con cualquier modo de transporte eficiente y rápido, evidentemente, estás resolviendo el problema de los ciudadanos, no el problema del político sino el problema de los ciudadanos, y esta es la reorientación de los fondos Next Generation. Tenemos que entender que una parte del transporte tiene que obedecer a la demanda. No obstante, nosotros hemos cumplido los acuerdos en materia ferroviaria con Teruel Existe. Este Gobierno ha cumplido los acuerdos en materia ferroviaria, y ya no solamente los acuerdos, sino que con la inversión que estamos desarrollando en la conexión del corredor mediterráneo-cantábrico estamos cumpliendo compromisos e invirtiendo como nunca —también en carreteras, pero usted no ha hablado de carreteras—. Tengo los datos, pero no quiero cansarle, aquí tengo la relación y en materia ferroviaria el Gobierno está cumpliendo con Teruel Existe y quiere seguir cumpliendo, por supuesto que sí; no queremos terminar aquí, la legislatura no ha terminado y continúa. Por tanto, nuestra predisposición es dar salida a temas complejos, difíciles; no se trata de llegar y apretar un botón, la reorientación de las infraestructuras y de las inversiones en las materias de las que estamos hablando no se cambia de un día para otro. Estamos cumpliendo los acuerdos con Teruel Existe y queremos seguir cumpliendo.

El señor Cleries me hace varias reflexiones. Evidentemente, en cuanto a las más económicas, no me resisto a contestar, porque al final uno lleva dentro la profesión de político, pero también la de economista.

Claro, luchar contra el fraude fiscal es un buen camino siempre, sobre todo, cuando la deuda pública se ha incrementado en 18 puntos porcentuales básicos; yo creo que es un camino excelente, si no, ¿cuál es la alternativa? ¿Dejar a las generaciones futuras que paguen la deuda generada en esta crisis sanitaria y económica? Yo creo que es un buen camino. Lo que queremos es salir de la crisis, pero nosotros también deberíamos pagar las inversiones y gastos que hemos realizado para salir de la crisis y no dejárselo a las generaciones que vienen, porque ya les tocará, probablemente y por desgracia, alguna crisis que otra. Yo creo que luchar contra el fraude siempre es bueno, pero ahora, si me apura, con más necesidad. Perdón que, al final, esta parte de política y economía tenga que salir en este tipo de comparecencias. Por supuesto que la cogobernanza es importante. De los fondos que vamos a gestionar nosotros en el ministerio, casi 17 000 millones de euros, 8500 los vamos a gestionar con comunidades autónomas y ayuntamientos: 6420 con comunidades autónomas y 2120 con ayuntamientos.

La cogobernanza es muy importante, y aprovecho también para contestar a la señora Vaquero, que me pregunta qué hemos hecho en este tiempo. Pues hemos tenido una relación muy intensa, muy intensa, con los departamentos de transporte y vivienda de las comunidades autónomas y la Federación Española de Municipios y Provincias, muy intensa, para conseguir que no solo se gasten los recursos, sino que se gasten bien. Hay un doble objetivo; no se trata de gastar por gastar, sino de gastar y terminar con un multiplicador —perdonen el vocablo o el palabro— fiscal por encima de uno. Ese es el objetivo. De hecho, la Comisión Europea —y perdonen la inmodestia— ha dado un sobresaliente al plan de España. ¿Por qué? Porque ha entendido que los recursos son transformadores y tienen los objetivos que pretenden conseguir, la digitalización del transporte y la reducción de gases de efecto invernadero. Es más, les he mostrado anteriormente que, si el conjunto del plan es verde en un 40 %, nuestros fondos son más de la mitad de ese 40 %, luego yo creo que nuestros fondos pueden llegar a ser verdes en un 80 %. No solamente lo ha dicho un funcionario de la Comisión, sino que han sido decenas de funcionarios de la Comisión; en términos del señor Montoro, no sería un hombre de negro, sino que decenas de hombres de negro han estado evaluando el plan español y comprobando si los objetivos se cumplían o no. Insisto, nos han dado un sobresaliente. Y, como se dice aquí, lo importante ahora es la ejecución. Si no hay ejecución, no hay fondos. Luego a todos nos interesa, a todos los españoles y al Gobierno —a este el primero, porque gobierna—, que el plan se ejecute de manera eficiente, eficaz y rápida, porque estos fondos no vienen contra ejecución, sino que vienen contra objetivos, y nos hemos puesto objetivos cuantitativos de kilómetros de alta velocidad, de kilómetros de cercanías, de viviendas rehabilitadas en determinado año. Es muy exigente y, claro, tenemos que hablar mucho con las comunidades autónomas —antes se hablaba de criterios de reparto— y nosotros les insistimos en que hay que discutir sobre los criterios de reparto. En el Consejo de Política Fiscal y Financiera se discute mucho sobre criterios de reparto, pero, como es tan exigente el punto de vista de los plazos y España se ha puesto unos plazos más exigentes, y ahora contaré por qué, evidentemente, lo importante es la ejecución; o sea, al final, el reparto de los fondos entre comunidades autónomas va a hacerse en función de la demanda de cada comunidad autónoma y de la capacidad de gestión de cada una de ellas, no dependerá de los criterios acordados *a priori* en la conferencia sectorial, sino que se hará en función de la demanda que finalmente se produzca y de la capacidad de gestión de cada comunidad autónoma. ¿Y por qué 2023 y 2024? Porque la crisis económica la estamos viviendo ahora, o sea, los fondos no pueden ser procíclicos, tienen que ser contracíclicos, o sea, ahora, no después, porque después la economía habrá recuperado los niveles de renta previos a la crisis; tienen que ser contra, no procíclicos. Por eso, el Gobierno español ha dicho sí, pero vamos rápido, y este es el porqué del ahora y no después. Yo creo que ha habido mucho contacto con los niveles técnicos y políticos de cada *consellería* o consejería en materia de vivienda, rehabilitación, transportes, tanto con la Generalitat como en el País Vasco, en distintas reuniones bilaterales y multilaterales permanentes. Muchas de las inversiones que haremos con los fondos tienen que ver, señor Cleries, con algunas de las preguntas orales que me ha hecho anteriormente; muchos de esos fondos tienen que ver en parte con esa cuestión.

A la señora González Modino le agradezco, como siempre, el tono y esa posición constructiva que necesitamos todos y que necesita el país. Como le digo, la mejor manera de ser patriótico es tener esa posición constructiva en un momento en que nuestros conciudadanos están pasándolo mal. En cuanto a los criterios de reparto, lo he explicado anteriormente y, evidentemente, en Andalucía hay porcentualmente más barrios que necesitan de esos fondos. Pero ahí la capacidad de gestión de las administraciones territoriales es muy importante, ya se lo digo directamente y, por tanto, al final, el resultado va a estar más de acuerdo con esa capacidad que con el reparto inicial, porque somos muy exigentes. Me ha hablado del calendario, y he tratado de contestarle anteriormente. Y en cuanto a la evaluación, he de decirle que es facilísima. Los documentos que la Comisión Europea ha aprobado y que ahora tiene que aprobar el Consejo Europeo

están ahí y son cuantitativos. Sinceramente, tenemos a mucha gente trabajando y queremos tener a más gente trabajando para ejecutar los fondos en una clave de una transformación distinta. Yo lo que sí que les pido a ustedes es que entiendan la posición de nuestro país —esto lo hemos repetido en muchas ocasiones, me parece que lo he contado alguna vez—, y es que cuando el señor Biden, presidente de Estados Unidos, presenta su plan de infraestructuras —y compruébenlo, por favor— coloca a España en el número 7 del *ranking* mundial en infraestructuras de transporte. Estados Unidos ocupa el puesto 13. Por supuesto que hay déficits que corregir, pero también hay que pensar en el ciudadano, y en el ciudadano de hoy, no en el de dentro de quince años. Todos aquí nos llenamos la boca con licitaciones, pero en este tipo de obras tan complejas hasta que termina la obra pasa una década. ¿Y qué hacemos con la movilidad de hoy? ¿Con la movilidad de los trabajadores de hoy, de los estudiantes de hoy, de las mujeres de hoy? ¿Qué hacemos con esa movilidad? Vamos a resolverla hoy, poniendo recursos y entendiendo que ya tenemos un cierto nivel, aprovechemos ese nivel y entendamos que el siguiente paso es el transporte y la movilidad. Para eso necesitamos, por ejemplo, una carretera de datos, una autovía de datos que conecte la infraestructura con el coche, el coche con el otro coche, el coche y la carretera con el ciudadano que conduce el coche; necesitamos autovías de datos que hagan que nuestra movilidad sea mucho más eficiente y ahorre costes de todo tipo, incluidos los medioambientales. España tiene que ponerse a la cabeza de la movilidad. Esta es la reorientación del presupuesto, de los fondos y, evidentemente, de las políticas europeas. Vamos a ver, esto no es ningún invento. Es decir, que cuando se rehabilita una obra se tenga en cuenta qué hacer con los desperdicios, que el círculo ecológico de la economía funcione y se cree una industria en torno a eso. Porque el crecimiento no puede tener un coste medioambiental, pero es que no lo tiene en la medida en que se crean industrias en torno a la transición ecológica. Y de eso es de lo que estamos hablando en nuestras áreas, en el transporte y en la movilidad. Por tanto, yo les invito a reflexionar en esta dirección.

Me hablaba de la importancia de Algeciras-Bobadilla. Como usted sabe, Transición Ecológica ha terminado pidiendo una evaluación ambiental ordinaria en la electrificación Bobadilla-Ronda. Lo sabe usted perfectamente. A instancias de la Junta de Andalucía. O sea, Transición Ecológica, cuando le llega una petición de la Consejería de Agricultura de la Comunidad Autónoma de Andalucía diciendo que se necesita una evaluación ambiental ordinaria, no puede hacer otra cosa. Y nosotros, entendiendo que esto es prioritario, ya hemos licitado el estudio informativo en mayo. Por supuesto que no es solo la rehabilitación de viviendas. Se destinan también 1000 millones de euros para vivienda nueva para alquilar y entendemos que, junto con Sepes y junto con las comunidades autónomas, tenemos que incrementar el parque público de viviendas. Este es nuestro problema. El problema número uno en materia de vivienda es la escasez de oferta, particularmente, de oferta pública de vivienda. Ese es el problema.

Por tanto, las regulaciones que hagamos tienen que ir en consonancia con la resolución de ese problema. En nuestro país ya regulamos el mercado de la vivienda. Hay regulaciones del mercado de la vivienda. El mercado de la vivienda está regulado, como no puede ser de otra manera, porque es un mercado que tiene muchos fallos. Por ejemplo, durante un mismo contrato el alquiler no puede crecer más allá del IPC. Esto es un control de precios. Esto es una regulación del mercado de la vivienda. Porque el mercado de la vivienda tiene fallos. No podemos dejar que este mercado funcione de manera privada exclusivamente: lo que diga el mercado. Y lo que diga el mercado te lleva a una asignación ineficiente e injusta. Pero lo que hagamos no puede ir en contra del objetivo o del problema número uno que tenemos, que es incrementar la oferta pública de viviendas. Y el Gobierno presentó estos presupuestos que han aprobado ustedes aquí —y a quien los haya apoyado se lo agradezco—, que llevaban un incremento sustancial en la política de vivienda para aumentar la oferta en alquiler, los fondos Next Generation, todo lo que hacemos va destinado a incrementar esa oferta, que no puede cambiar, desgraciadamente, de un día para otro. No podemos llegar, tocar un botón y decir: Hemos incrementado la oferta. No lo podemos hacer, ya nos gustaría, pero precisamente la vivienda conlleva unos años de maduración. El ciclo de construcción de la vivienda, como saben, conlleva unos años, máxime si incluimos los temas de planeamiento y de gestión urbanística. Tenemos muy claro que ese es uno de los hándicaps que tiene nuestro país. Y no se pueden comparar —termino ya— los mercados de la vivienda en España con lo que sucede en otros países de Europa. Porque el peso del alquiler en España es muy bajito. O sea, no podemos decir: Yo me traigo una regulación de otros sitios y la implanto, como un Frankenstein, aquí en España. No se puede, porque España tiene unas peculiaridades. Solo el 1,5 % del total es parque público para alquiler. Solo el 1,5 %, ese es el dato, y siempre hay que mirar ese marcador, si cambia o no. Estamos muy preocupados porque entendemos que es un derecho de la ciudadanía y que el mercado no resuelve por sí mismo el problema que genera el mercado de la vivienda.

La señora Vaquero me ha hecho varias preguntas que le agradezco, porque es interesante venir a una comparecencia para que a uno le pregunten, no solo para hacer afirmaciones y que no haya detrás

datos y preguntas. Por tanto, le agradezco que me haga preguntas. Creo que le he contestado a muchas de las que me ha hecho anteriormente. Me habla usted del problema con los pasos fronterizos. Mire usted, yo soy responsable de muchas cosas y como Gobierno admito la responsabilidad de todo, pero en cuanto a los pasos fronterizos le pedimos constantemente al Gobierno francés que invierta en ferrocarril, en alta velocidad. Porque nosotros estamos invirtiendo muchísimo en terminar nuestros corredores y cuando llegamos a la frontera nos encontramos con que el Gobierno francés no ha hecho sus inversiones. Entonces el retorno económico y social de esas inversiones es menor. Estarán ustedes de acuerdo conmigo. Ese retorno de la inversión es menor. Hay que trabajar y lo hacemos con la Comisión y con los responsables de los corredores, pero nos gustaría que el Gobierno francés invirtiera más en esos corredores.

La señora Castel me ha hecho varias preguntas que también agradezco. Yo creo que he contestado a muchas de ellas respondiendo a sus compañeros y compañeras.

Al señor Bernabé le agradezco el tono de su intervención. Me ha hablado solamente de Murcia y entonces yo solamente le hablo de Murcia en mi contestación. Vamos a ver, en primer lugar, una parte de estos fondos va a la comunidad autónoma para resolver esos déficits históricos que tiene la comunidad. Señor Bernabé, yo le entiendo, porque en política hay que intervenir y cada uno defiende sus posiciones de manera legítima, pero que usted a mí me responsabilice y me hable de negligencia por las inversiones en Murcia, que usted me hable de eso, me llama la atención negativamente. Me llama la atención políticamente de forma negativa. Me llama la atención intelectualmente. Porque yo no voy a ser el responsable de su negligencia. Si yo le digo que hemos licitado 1300 millones de euros y que gran parte va al ferrocarril y que usted, en el mismo periodo, ha licitado 40 millones de euros, ¿cómo puedo yo terminar las obras si usted ha licitado 40 millones de euros? O sea, si usted licita 40, ¿cómo voy a terminar yo las obras? Si usted hubiese licitado 1200 o 1500, entonces yo diría: Tengo que acabar las obras, tengo que poner en servicio las obras. Pero usted me traspasa a mí su negligencia. Y me tilda de negligente. Negligente fue usted. Porque además me dice: Yo le aseguro que el AVE podría estar ya en Murcia. Y yo también. Estoy de acuerdo con usted. El AVE podría estar ya en Murcia. Podría haber estado en 2016, cuando usted dijo que íbamos a venir a Murcia a comernos las uvas en AVE; podría haber estado, y podría estar ahora. El problema es que, si estuviera ahora, hubiese llegado en superficie y no soterrado. Eso es lo que no han entendido todavía ustedes. *(El señor Bernabé Pérez: Provisionalmente)*. Mire, señor Bernabé, yo lo respeto a usted como político, pero como ingeniero no lo respeto. *(Risas)*. ¿Me entiende? El AVE no puede llegar ahora a Murcia si no es en superficie; ahora hubiese llegado en superficie, sin soterrar. No me haga usted de ingeniero Bernabé, hágame de político Bernabé. Por tanto, lo que le digo es que la negligencia es la suya. Y lo que me está usted reconociendo es que usted quería para la región y para la ciudad un AVE que entrara en superficie. Lo está reconociendo de manera expresa y de manera permanente. Yo también se lo agradezco, porque así los murcianos se enteran y confirman lo que les digo. Mire usted, en la Región de Murcia hay un consenso en este momento. La política de inversión de infraestructuras en la Región de Murcia es la correcta, es la adecuada. Se está invirtiendo lo que no se había invertido en el pasado para las puestas en servicio. Hay ciudadanos en este momento en Murcia que están preocupados legítimamente porque las inversiones que vamos a hacer, por ejemplo, entre Murcia y Lorca o Murcia y Cartagena van a implicar que el servicio de cercanías se tenga que cortar un tiempo. Pero ¿por qué existe esa preocupación, señor Bernabé? ¿Por qué cree usted que existe esa preocupación? Porque ahora sí que ven a los albañiles y las obras en marcha, los ven trabajando. Ahora sí que es una realidad y saben que ahora sí que toca que esas inversiones se produzcan en los próximos meses. Después de la licitación se adjudicaron y viene la ejecución. Esa es la prueba del nueve de que como nunca se están resolviendo esos problemas que antes, por su negligencia —la suya y la de su partido—, no se resolvieron en el pasado. Por esa razón.

Usted me hablaba, en concreto, del aeropuerto. Lo que le quiero decir sobre eso se lo dijo ya el ministro mejor que yo, porque para eso él es ministro y yo no. Se lo dijo mucho mejor que yo. Lo que dijo es que en el procedimiento administrativo se recaban los informes correspondientes a la Secretaría de Estado de Memoria Democrática. Y expresa esta secretaría de Estado que el nombramiento de Juan de la Cierva al aeropuerto incumple el artículo 15.1 de la mencionada ley. Por tanto, no se cuestionan ni los méritos, ni las capacidades técnicas y profesionales de Juan de la Cierva. En absoluto. Lo que decimos es que se incumpliría la ley. Y nosotros queremos cumplir la ley. Ya sé que para el Partido Popular no es muy propio cumplir la ley. No es muy propio. *(Risas.— Rumores)*. Porque monta toda una estrategia del Ministerio del Interior, de arriba abajo, para tratar de ocultar las corruptelas del Partido Popular. Nosotros por ahí no vamos a entrar. Nosotros queremos cumplir la ley. Lo suyo no es muy propio, a la vista de esa estrategia que ha montado para ocultar las corruptelas del Partido Popular. Por tanto, cumplimos la ley y reconocemos los méritos técnicos y profesionales de Juan de la Cierva.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 39

Con esto termino, señor presidente. Muchísimas gracias, insisto, ya no solo por el tono, sino también por sus aportaciones constructivas en un momento histórico y difícil para España. Creo que es momento de pactos, momento de concordias, momento de ponernos de acuerdo.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, secretario de Estado.

Iniciamos el turno de réplica para concretar aquellas cuestiones por las que tengan interés, disponen de tres minutos.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Sánchez-Garnica.

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, gracias por sus explicaciones. Tiene usted razón cuando dice que, obviamente, los trenes regionales tienen que estar financiados por las distintas comunidades autónomas, como es lógico y normal. Y en eso no hay ningún problema. La duda en el caso de Aragón —y seguro que usted tiene conocimiento de ello— es el conflicto que se está creando con el ministerio en relación con dos líneas concretas, la de Lleida-Zaragoza y la de Teruel-Valencia. Porque trasciende de lo que es el territorio de la comunidad autónoma y es el Gobierno de Aragón quien, al parecer, está financiando esos servicios. Ahí está el problema. Se lo digo porque yo no acabo de entender cuál es el problema que hay con el Gobierno de Aragón. Y estoy seguro —ya se lo decía antes— de que su buen hacer resolverá el problema y aclarará la cuestión. Lo que no puede ser es que el 1 de julio el consejero de Vertebración del Territorio haya anunciado que se van a suprimir esos trenes porque Aragón no tiene por qué financiarlos. Eso ha generado un conflicto en mi tierra y por eso se lo traslado a usted con toda la humildad, aunque seguro que es consciente y conocedor del tema.

Por lo demás, vuelvo a insistir en nuestra disposición, como no podía ser de otra manera. Creemos firmemente que los fondos europeos tienen que servir para potenciar el transporte por ferrocarril como un sistema ecológico, un sistema adecuado para la movilidad. Y ahí estaremos para contribuir, en la medida en que podamos, a apoyar todas aquellas cuestiones que nos hagan mejores a todos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Democrático, tiene la palabra el senador Egea.

El señor EGEA SERRANO: Gracias, señor presidente.

Señor Saura, ahora toca las autovías. Porque, si miramos el mapa de la red de autovías, comprobamos cómo la planificación radial de las autovías también ha dejado amplias zonas del país sin comunicar, lo que provoca su falta de desarrollo y su consecuente vaciamiento. Pese a los intentos de algunos de minimizar la importancia de las autovías para el desarrollo de los territorios, utilizando el falso silogismo entre desarrollo de autovías y vaciamiento de territorios, basta con mirar un mapa demográfico y de autovías para comprobar que esta premisa es falsa, y me permitiría decir incluso que interesada, que intenta solo justificar el abandono de nuestros territorios durante décadas. Hay incluso tesis premiadas en las que se evalúa cómo la inversión en infraestructuras de autovías mejora los territorios.

La continuidad de la A-40, cruzando las provincias de Cuenca y Teruel hacia Tarragona, paralizada constantemente por unos y otros Gobiernos con excusas peregrinas y estudios medioambientales poco rigurosos, descongestionaría el tráfico desde el Mediterráneo hasta Portugal, vertebrando una franja de 350 kilómetros entre Valencia y Madrid, en la que actualmente no existe ningún eje carretero.

En cuanto a la A-68, que une el norte y el sur de España, cruzando por el bajo Aragón de la provincia de Teruel, prometieron que estaría en 2010 y no hay ni un solo kilómetro de autovía en mi provincia. Es verdad que el Gobierno, gracias al acuerdo de investidura con Teruel Existe, va haciendo avances en la redacción de proyectos. Y le quiero preguntar por un proyecto que debería salir en junio, el de Alcañiz hasta El Regallo. Quedan dos días y esperemos que se cumpla con el compromiso de esa licitación. En las mismas circunstancias nos referimos a la A-25, que dinamizaría no solo las cuencas mineras turolenses comunicando la A-40, sino también la zona despoblada de Guadalajara.

Como le he dicho antes, hasta que el Ministerio de Transportes no cambie su política y afronte de forma clara y decidida la ejecución de la red de autovías proyectadas y paralizadas que vertebrarían el país, el discurso que escuchamos de vertebración y de equilibrio territorial será solo humo. Hay que cambiar muchas de las inercias, no solo en el ministerio del que usted es secretario de Estado, sino en los grandes ministerios, que son los que realizan las inversiones que debemos ver.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 40

Ha sido mi primera comparecencia en esta comisión. Agradezco que haya sido la suya. Y, como siempre, estamos dispuestos a colaborar y a trabajar.

Muchísimas gracias, señor presidente.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

No está el señor Cleries, del Grupo Parlamentario Nacionalista.

¿Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal? (*Denegaciones*).

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

La señora VAQUERO MONTERO: *Mila esker*.

Me alegro de que usted también haya subrayado la importancia de la ejecución en tiempo y forma de estos objetivos, porque, como he dicho, si no se cumple, no hay fondos. Es decir, si no se cumplen los criterios, los objetivos y la planificación autoimpuesta en esos seis meses, en los siguientes seis meses no se reciben los fondos. Por lo tanto, se cierra el grifo. Lo digo porque no se suelen ejecutar en tiempo otros proyectos, como el de la Y vasca, en el que únicamente se ha recibido el 10 % de los fondos por la no ejecución. Y no se lo echo en cara solo al Gobierno en el que está usted, también podríamos mirar al Partido Popular, que durante un montón de años ha gobernado y tampoco ha ejecutado en tiempo y forma los proyectos de grandes infraestructuras. Por lo tanto, el plazo de 2023, este plazo autoimpuesto, sigue siendo un riesgo. Y no voy a entrar en si es contracíclico o no, porque los proyectos transformadores requieren de más tiempo, sobre todo, los de un ministerio como el suyo donde las infraestructuras requieren tiempo, y se pueden colapsar por falta de gestión administrativa. La Administración va a tener muchas complicaciones para poder gestionar todos estos fondos, y queremos que sea un poco más realista en esta gestión.

Y en relación con los pasos fronterizos, no me refería simplemente a ese, sino a los ejes en su totalidad, porque en parte están en Estados diferentes. Y le voy a dar por válido que mucha responsabilidad la tiene Francia, pero en lo que le corresponde al Estado no le puedo echar la culpa a Francia. Por lo tanto, es verdad que ha habido algún avance, que se ha eliminado algún estudio informativo, como es el de Burgos-Vitoria, pero esperamos que se siga avanzando. Ya saben ustedes que el Partido Nacionalista Vasco, para lo que es la entrada de las capitales, no tiene ningún plan B.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

No veo a la portavoz del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Silván Rodríguez.

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias, presidente.

Secretario de Estado, por sus hechos los conoceremos. En ese sentido, le digo que su gestión es manifiestamente recuperable, transformable y resiliente, utilizando los términos del plan, por dos motivos, por el desgobierno, hasta el momento, que en el ámbito de la movilidad, transporte y agenda urbana se está produciendo —y le voy a dar ejemplos— y por la sequía inversora, constantemente camuflada en la propaganda y en la publicidad. Esperamos que este plan no sea propaganda y publicidad, sino que sea una realidad y, además, esperamos que este plan no sirva para provocar más desequilibrios entre los territorios, como hemos visto últimamente, y no se convierta en moneda de cambio, como hemos visto últimamente, como decía, en relación con el Estado de derecho y a la unidad de España. Por supuesto que el Partido Popular cumple la ley; de otros hay dudas.

Señor secretario de Estado, por tierra, mar y aire la deficiente gestión lastra nuestro desarrollo viario, ferroviario, aeroportuario y, por supuesto, marítimo. Cuando le escuchamos a la hora de explicar el plan, parece que estaríamos ante un paraíso verde de presente y de futuro. No es un plan verde, señor secretario de Estado, es un plan que está verde, y el tiempo nos dará la razón.

Mire, yo soy senador por León, vengo de una de las zonas más castigadas por su desgobierno, todo el cuadrante noroeste, Galicia, Asturias, Cantabria y, cómo, Castilla y León, y dentro de sus nueve provincias está la que me corresponde, León. Cuando le oigo hablar del ferrocarril, le pregunto: ¿qué pretende con el ferrocarril? En estos momentos nos han liquidado estaciones rurales, nos han suprimido trenes, nos han recortado frecuencias y servicios AVE y convencionales, e impiden, en relación con la vía estrecha, la conocida Feve, que llegue al centro de la ciudad de León.

Y qué decir de su compromiso con el transporte y la movilidad urbana. Espero y deseo que no solo tenga como prioridad política, y me consta —el otro día lo vimos aquí, en el Pleno del Senado—, el impulso

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 41

de la bicicleta, sino que sea también una realidad lo que ha dicho del transporte ferroviario, porque no solo de bicicletas viven los vecinos de nuestros pueblos y de nuestras ciudades. Se lo digo porque el grupo parlamentario que apoya al Gobierno, en vez de presentar mociones para impulsar los servicios públicos ferroviarios, presentó el otro día, nada más y nada menos que ante el Pleno del Senado, una moción para impulsar el uso de la bici, cosa que nosotros apoyamos, pero además de.

En todo caso, como ha dicho que le gustan las preguntas —con eso termino, señor presidente—, le hago unas cuantas. ¿Para cuándo las inversiones reales en el corredor atlántico? ¿Para cuándo la extensión del AVE a Galicia en su totalidad y a Asturias a través de la variante de Pajares? ¿Para cuándo va a tener también el ministerio consignados los 50 millones de euros necesarios para el desarrollo del parque logístico de Tornero? Fíjese, qué bien venían los 53 millones destinados a la subvención de la aerolínea venezolana Plus Ultra. ¿Para cuándo la licitación de la compra de trenes sostenibles para que FEVE entre en el centro de la ciudad de León? Una vez más, son preguntas que yo le dejo y las hacemos desde un territorio, pero las podríamos hacer desde los diferentes territorios de España.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Silván.

Para cerrar este turno, tiene la palabra el senador Morales Quesada, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor MORALES QUESADA: Gracias, presidente.

Habrà que aclararles de nuevo a los senadores del Partido Popular que esto es un plan de país. Ellos están acostumbrados a que cuando gobernaban eran bastante sectarios con aquellos territorios que no eran de su color político, pero no es el caso de este plan. (*Aplausos*). Yo creo que ha estado muy bien explicado, están ahí los números y los datos. La cogobernanza es esencial en todos los niveles de este plan, porque, para ello, la mitad de los fondos, 8670 millones de euros, estarán gestionados por las comunidades autónomas, independientemente del color que sean, a las entidades locales o empresas privadas. Además, el plan cuenta con un amplio proceso participativo, como elemento central, siempre a través del diálogo, y así lo refleja el informe de la Comisión Europea tras la evaluación del plan, que señala que este tendrá un impacto duradero porque incrementará la productividad, la cohesión social y las competencias de la población, además de mejorar la innovación y la competitividad de nuestro país. Yo creo, señorías, que esto es con lo que debemos quedarnos, ya este Plan de recuperación, transformación y resiliencia será el empuje que necesitamos para acometer las reformas en las que ya se venía trabajando en el Gobierno de Pedro Sánchez a través de cada uno de sus ministerios desde el inicio de la legislatura.

Sin duda, tenemos una gran responsabilidad y confío firmemente en que sabremos afrontarla, ya que las perspectivas, como nos ha reconocido Europa, son realistas. Ahora solo queda que todas las fuerzas políticas en España tengan altura de miras, abandonen el frentismo y remen en la misma dirección que este Gobierno progresista para seguir avanzando y situar a nuestro país en la vanguardia europea.

Con su permiso, presidente, antes de finalizar, permítame que envíe desde aquí, en nombre de este grupo, un mensaje de apoyo a la presidenta del Senado, que este fin de semana ha recibido una vil amenaza del portavoz y otros miembros del Partido Popular por el mero hecho de cumplir con el reglamento y querer cumplir también con la ley.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Morales.

En turno de dúplica, contesta 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. También voy a tratar de ser breve.

El señor Sánchez-Garnica me hace un llamamiento para buscar los consensos y los acuerdos y, lógicamente, no puedo hacer otra cosa que tomarle la palabra y trabajar en la dirección que él dice para resolver esos problemas puntuales, de los que me hablaba anteriormente y que me ha vuelto a señalar, sobre el ferrocarril en su región. Por tanto, hay que sentarse, hay que hablar y hay que tratar de buscar acuerdos y consensos.

Al señor Egea Serrano le agradezco, como siempre, su tono, y le digo que seguimos trabajando. Yo tengo aquí una relación de licitaciones en materia de carreteras que tienen que ver con el acuerdo de legislatura —no quiero aburrir ahora al resto de senadores—, donde nosotros, modesta y humildemente, pensamos que estamos cumpliendo el acuerdo tanto en ferrocarril como en carreteras. Pero, insisto, espero

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 246

28 de junio de 2021

Pág. 42

que podamos seguir debatiendo mucho, hablando y acordando sobre el futuro de España y el de su tierra, Teruel.

La señora Vaquero me ha hablado nuevamente de argumentos más o menos parecidos. Para la Y griega vasca también habrá fondos de recuperación. No me voy a detener porque ahora no está ella y, por consiguiente, no quiero hacerles estar en la comisión más tiempo.

Finalmente, el señor Silván Rodríguez me ha hablado de varias cuestiones, también de manera rápida. Mire, sobre lo verde o no del plan, la propia Comisión Europea lo reconoce. Por tanto, entrar en esos detalles creo que no nos lleva a ningún sitio, y a usted tampoco le conviene, porque lo ha reconocido la Comisión.

Sobre los fondos para invertir en infraestructuras de transporte, claro que son necesarios, pero tenemos una oportunidad histórica. Yo sé que usted no, porque tiene un tono que le acredita como senador, pero su partido ha puesto muchos palos en las ruedas en la Unión Europea para que estos fondos vengan de manera más limitada, con unas evaluaciones mayores, con mayores exigencias. Eso es lo que ha hecho el señor Casado con la carta que le mandó al comisario de Justicia cuando se estaban discutiendo los fondos y cuando se reunió con embajadores de la Unión Europea para contarles lo mal que estaba España. Su partido necesita entender que hay que arrimar el hombro, que cuando hay una agresión de Marruecos hay que arrimar el hombro, que cuando tenemos una pandemia como la que tenemos, y además la crisis más importante en muchísimos años, hay que arrimar el hombro. Llamo al patriotismo del PP. Hay que arrimar el hombro en este momento, España lo necesita. No puede ser que cuando estén en el Gobierno pidan consensos y cuando están en la oposición leña al mono de manera permanente para polarizar y polarizar. No debemos tender a la plaza de Colón, sino a la calle Concordia. Esto es lo que necesita nuestro país. Van a la plaza de Colón y no terminan, terminan en Bailén; no se atreve el señor Casado a llegar a Colón. (*Aplausos*). Se quedan en Bailén porque le da miedo. Entonces, necesitamos más la calle Concordia que la plaza de Colón. Esto es lo que necesitamos los españoles, a eso nos vamos a dedicar en el Gobierno y vamos a seguir pidiendo consensos en materia de infraestructuras, en materia de transporte y en materia de movilidad, porque ya hemos visto que el 40 % de las emisiones, incluyendo transporte y vivienda, tienen que ver con estas actividades económicas.

Por cierto, señor Silván Rodríguez, usted me hablaba de la bicicleta, y la bicicleta es muy importante, es un medio activo, pero ¿cuántas mociones ha habido en la historia del Senado en relación con la bicicleta? ¿Cuántas? Probablemente, el otro día fue la primera. Creo que hay que congratularse. (*Aplausos*). Al Gobierno hay que exigirle, pero yo le escuché a usted hablar de la bicicleta y decía que el Gobierno de España no tenía otra cosa de la que hablar nada más que de la bicicleta. Oiga, mire usted, este es un medio de transporte de presente y de futuro, un medio activo, y en esta Cámara no se han detenido nunca a hablar sobre la bicicleta. Creo que usted no solamente tendría que haberla apoyado, sino hacerlo de manera activa, reconociendo que era un buen momento.

En fin, de verdad que yo creo que el PP tiene que volver a ser un partido centrado y que pase del patriotismo de la bandera en el reloj al patriotismo de los hechos. Esto es lo que yo creo que necesita nuestro país.

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

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

Si el equipo del secretario de Estado nos hace llegar la presentación, nosotros se la trasladaremos a todos los portavoces.

Muchas gracias a todos los senadores por su concreción, por su disciplina en los tiempos, y deseo que tengan y busquen un pequeño espacio para el descanso que, a veces, falta hace. Salud.

Nos emplazarnos para la siguiente sesión que, de momento, será el 9 de septiembre.

Se levanta la sesión.

Eran las quince horas y cincuenta y dos minutos.