



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

COMISIONES

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 250

Pág. 1

**TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA
URBANA**

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 9

celebrada el martes 15 de diciembre de 2020

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Saura García), para explicar la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000446)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 2

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el día de hoy con la comparecencia, a petición propia, del secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para explicar la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada, don Pedro Saura García. Yo le agradezco en nombre de la Mesa su comparecencia de hoy para explicarnos esta estrategia, que considero —me permito decirlo— fundamental para el futuro, no del planeta, que también, sino de nuestro país y de nuestra especie.

Señor Saura, tiene usted la palabra.

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

En primer lugar, saludo a todas sus señorías porque para mí es un momento especial. Siempre es un momento especial venir a las Cortes Generales, en concreto al Congreso de los Diputados, porque una gran parte de mi vida política la he pasado aquí, la he desarrollado aquí, y lo mejor que he podido realizar en estos años lo he aprendido aquí, en compañía de diputados y diputadas.

Vamos a hablar de la estrategia de movilidad del Gobierno de España, que nosotros queremos que sea la estrategia de movilidad del conjunto de la sociedad española, del conjunto de agentes económicos y sociales, y que sea también la estrategia de movilidad de todas las fuerzas políticas y, por tanto, del conjunto del Congreso de los Diputados. **(Apoya su intervención en un *powerpoint*)**. Nosotros pensamos que este país necesita muchos pactos, pero uno de ellos es un gran pacto por la movilidad sostenible, segura y conectada. Entendemos que, desde el punto de vista de la recuperación económica y de los grandes objetivos o retos de país, necesitamos efectivamente que la movilidad y el transporte respondan a lo que demandan los ciudadanos y, por consiguiente, necesitamos un gran acuerdo social pero también un gran acuerdo político. A nuestro juicio, en este momento los objetivos del transporte en España son compartidos por todos los que estamos en esta sala y por todas las fuerzas políticas; en primer lugar, la recuperación económica y la creación de empleo. Si me permiten, otro tipo de recuperación económica con un empleo de calidad. Por consiguiente, en primer lugar, la recuperación económica y también, desde el punto de vista del medio y largo plazo, la lucha contra el cambio climático, el aumento de la productividad y el crecimiento potencial de la economía, así como el fortalecimiento del Estado del bienestar para la cohesión social. Estos serían los cuatro grandes objetivos de una política del transporte del siglo XXI, sobre todo después de la COVID y la crisis sanitaria que estamos viviendo en este momento. En definitiva, lo que queremos es que la política de transporte y movilidad sea una política anticíclica y transformadora para cumplir esos objetivos.

Ya les adelanto que lo que pretende la estrategia de movilidad, a muy corto plazo, es crear empleo y riqueza para esa recuperación económica. A nuestro juicio, la política de infraestructuras del transporte conectándola con la recuperación económica tiene que ser una política anticíclica, y la política fiscal tiene que ser la política macrocíclica más importante para la próxima década. Es decir, que la política monetaria juega un papel pero esta tiene —hay un gran consenso sobre ello— un rendimiento decreciente y, como digo, la política fiscal, en el contexto en el que vamos a encontrarnos en los próximos diez años, es la política macrocíclica más importante, y las infraestructuras del transporte tienen que jugar también un papel importante en esa política fiscal anticíclica. La política de transporte tiene que jugar ese papel transformador y anticíclico que yo señalaba en la transparencia anterior, pero ya sabíamos antes de esta crisis que había que reorientarla no solamente porque lo pensara este Gobierno, sino porque existe un gran consenso económico y social en esa dirección no solo en España, sino en Europa y también en el mundo desarrollado. Lo que sabemos es que entre 1978 y 2018, todos los años de la democracia española, la política de infraestructuras públicas ha sido un caso de éxito en nuestro país. ¿Por qué? Porque hemos multiplicado por tres el *stock* de capital público en infraestructuras del transporte. Esto no lo ha hecho ningún país en el mundo desarrollado, de tal manera que nuestros niveles de *stock* de capital público en infraestructuras del transporte están a la cabeza del mundo desarrollado y también de la Unión Europea. Este es uno de los elementos que explica una convergencia en renta per cápita con el resto de Europa, que ha permitido una cohesión territorial y ha contribuido a la cohesión social en nuestro país. En esto creo que hay bastante consenso; es un caso de éxito. Ahora bien, pensamos que mantener esta inercia podría llevar a que la inversión que hagamos tenga una rentabilidad social y económica decreciente, y eso no lo dice solamente el Gobierno, sino que hay muchísimas instituciones que afirman que tenemos que repensar y reorientar esa inversión para tener una rentabilidad social y económica adecuada, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 3

contribuya al incremento de la productividad del país, a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y partículas contaminantes y a la cohesión social.

Les voy a poner algunos ejemplos de por dónde camina —ustedes lo conocen perfectamente, no estoy descubriendo absolutamente nada— esa nueva política de transporte y movilidad a nivel internacional, que tiene que estar contextualizada en estos grandes vectores europeos y mundiales. Hay una agenda de objetivos de desarrollo sostenible a nivel global, la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible; el Acuerdo de París sobre el clima; el Pacto Verde Europeo y la Agenda Digital para Europa; y hace unos días, la Comisión Europea aprobó un programa para una movilidad segura, limpia y conectada. Este es el contexto y son los vectores que hablan de poner en el centro de la política de transporte al usuario; es decir, el cambio de paradigma de la inversión en infraestructuras a la inversión en transporte para la movilidad. Esa reorientación que España quiere realizar no es una novedad en el mundo; es algo compartido por las instituciones europeas y también a nivel mundial. La propia AIReF, la agencia española que analiza los criterios y las reglas fiscales, a instancias del Gobierno —que ha pensado que también puede evaluar el gasto público—, ha evaluado la inversión en infraestructuras del transporte, básicamente en alta velocidad y en cercanías, y lo que recomienda la AIReF —el entrecomillado lo he extraído de ese informe de evaluación del gasto en infraestructuras de transporte en alta velocidad y cercanías— es mejorar la selección de las inversiones para elevar su rentabilidad social y económica y satisfacer las necesidades de movilidad. Es decir, una institución reconocida por este Congreso de los Diputados, a instancias del Gobierno, elaboró un *spending review* sobre la política de inversiones en infraestructuras y esta es la conclusión más importante, pero también hace algunas otras recomendaciones, como la necesidad de establecer una estrategia de movilidad —algo de lo que estamos hablando—; priorizar las inversiones teniendo en cuenta las necesidades de movilidad y los beneficios socioeconómicos; reforzar las cercanías porque transportan al 90 % de los usuarios; y fortalecer también la participación ciudadana. Por tanto, el Gobierno les plantea algo que tiene un contexto mundial y europeo evidente y también reclamado por autoridades fiscales como la AIReF.

Efectivamente, esta Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030 la queremos vincular con la ley de movilidad sostenible y financiación del transporte, que el Gobierno está evaluando en este momento; es decir, esta estrategia tendrá que acabar en una ley de movilidad. La estrategia viene siendo dialogada con la sociedad, con los agentes económicos y sociales, con las comunidades autónomas, con los ayuntamientos y, desde septiembre, mantenemos un debate activo con más de cien eventos —laboratorio de ideas, encuestas, boletines— que ustedes pueden seguir a través de la página *web* del ministerio, que evidentemente queremos compartir con ustedes básicamente para mejorar. Nuestro objetivo en ese proceso abierto de diálogo con la sociedad es escuchar de manera activa todos los planteamientos y, por tanto, este Parlamento tiene muchísimo que decir porque, como saben —lo acabo de señalar—, esto acabará en una ley de movilidad que pasará por aquí y en la que buscaremos, de verdad, el mayor consenso posible entre todas las fuerzas políticas. A la par estamos trabajando también en esa ley de movilidad y financiación del transporte que el presidente del Gobierno comprometió en el debate de investidura. Ha finalizado el plazo de participación pública de cuatro meses, y en estos cuatro meses hemos recibido más de trescientas aportaciones.

Aunque sea brevemente, me gustaría conectar esta estrategia de movilidad con su contribución a la transformación de la economía y a la reducción de los gases de efecto invernadero y la recuperación económica. Creemos que esta estrategia está conectada con los Presupuestos Generales del Estado y también con el marco de los fondos europeos de recuperación a través del MRR, Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Quería conectarlo para que vean ustedes que detrás de estos conceptos importantes y estas orientaciones políticas no solo hay palabras, sino también números. Es muy importante que haya conceptos y orientaciones —si no hay conceptos y orientaciones, no hay política de medio plazo consistente—, pero también tiene que haber números detrás y, por eso, quería ir a los números. En definitiva, los principios rectores de esta estrategia de movilidad son: por una parte, la seguridad, que es un valor intrínseco en un sistema de transporte y de derecho a la movilidad, pero también la conservación y el mantenimiento, donde creo que también hay mucho consenso por parte de los académicos por su alta rentabilidad económica y porque contribuyen de manera importante a un incremento de la productividad de la economía; la sostenibilidad económica, ambiental y social, que es otro de los grandes principios compartidos, seguro, por todas las fuerzas aquí presentes; la movilidad cotidiana que es importante porque contribuye al acceso al trabajo, a la educación, a la salud, en definitiva, contribuye a la cohesión social; la intermodalidad, es decir, una gestión integrada de los modelos de transporte—; y la digitalización

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 4

aprovechando la revolución tecnológica que tenemos en marcha. En definitiva, tener una visión holística y omnicomprendensiva de todos los medios de transporte.

España ha invertido mucho en infraestructuras del transporte y lo que debemos hacer, gracias a esa revolución tecnológica en marcha —la cuarta revolución tecnológica— a partir de la digitalización, es conectar todos los medios de transporte, todas las inversiones que hemos realizado. Dicho de otra manera, valorar las infraestructuras no por el valor patrimonial sino por su valor económico. Al principio les decía que hemos multiplicado por tres el *stock* de capital público en infraestructuras del transporte. Esa es una forma de medirlo, de manera patrimonial, pero yo creo que lo interesante —después del esfuerzo que han hecho los contribuyentes españoles junto a los contribuyentes europeos, que también han invertido en las infraestructuras de nuestro país— es que obtengamos la máxima rentabilidad social y, por consiguiente, cambiemos de paradigma y pensemos más en el valor económico de las infraestructuras que en su valor patrimonial.

Estamos trabajando, pero, evidentemente, estamos abiertos a todos los comentarios y a todas las sugerencias de sus señorías en ocho ejes estratégicos más uno, en cuarenta líneas de actuación, en más de 150 medidas; en eso estamos trabajando. Cuando hablamos de ejes estratégicos, estamos hablando de una movilidad para todos; estamos hablando de unas nuevas políticas de inversión, de tal manera que se produzca ese cambio de paradigma pasando de la inversión en infraestructuras a la inversión en movilidad; hablamos de pensar en la movilidad segura, como les decía anteriormente, dando prioridad a las inversiones en conservación y a las nuevas tecnologías para la ciberseguridad; hablamos de movilidad de bajas emisiones, es decir, zonas de bajas emisiones, de micromovilidad, de medios de transporte de bajas emisiones, de fuentes de energía alternativas; hablamos de movilidad inteligente como eje de la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada; hablamos de la digitalización como mecanismo para hacer más eficientes rutas en tiempo real, o sea, mejorar la oferta, de gestión de la demanda, de nuevas soluciones de oferta e intermodalidad tanto para pasajeros como para mercancías. En definitiva, lo que conseguimos es una menor emisión de gases y de partículas de efecto invernadero y ahorrar tiempo contribuyendo también al incremento de la productividad. Creo que todos entendemos que estas infraestructuras ayudan a la recuperación inmediata, pero tienen un efecto sobre el crecimiento potencial, sobre la productividad, sobre el crecimiento de medio plazo. Otro de los ejes estratégicos son las cadenas logísticas intermodales e inteligentes, potenciar la intermodalidad y el desarrollo de las terminales intermodales logísticas, lo que llamamos en el ministerio las TILO y, en definitiva, priorizar el transporte de mercancías por ferrocarril. La digitalización de la cadena logística sería el eje estratégico número 6. El número 7 lleva por título conectando Europa y conectados al mundo, que supone un espacio único de transporte europeo, conectando los puertos, terminales logísticas intermodales, zonas industriales y aeropuertos con la red transeuropea de transporte; servicios rápidos y de alta frecuencia en los grandes corredores atlántico y mediterráneo. Otro de los ejes estratégicos son los aspectos sociales y laborales. En definitiva, retos formativos y laborales del sector del transporte y de la movilidad, con medidas para dar visibilidad también al papel de la mujer en este sector, muy necesitado de su presencia. El último eje estratégico, el número 9, es la evolución y transformación del propio ministerio. Pensamos que debe haber también un cambio cultural y organizativo en el Mitma, en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para eso pensamos que hay que invertir en una transformación digital y aprovechar los recursos que pongan a disposición de este objetivo los distintos presupuestos y los fondos europeos.

Antes de ir a los números, a la parte cuantitativa, todavía en la parte de orientación estratégica quiero decirles que hemos elaborado un documento para el debate en proceso de participación pública. Les decía anteriormente que hay un diálogo abierto sobre movilidad, que empezó en el mes de septiembre y concluye ahora en diciembre. El objetivo del Gobierno es presentar esta estrategia de movilidad en el Consejo de Ministros en el primer semestre de 2023. Por consiguiente, creo que ahora es el momento adecuado de la participación política, de la participación de las Cortes Generales y, en particular, del Congreso de los Diputados. Tanto la estrategia de movilidad como la ley de las que les he hablado a lo largo de mi exposición esta mañana aquí, en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, son dos reformas, dos hitos que forman parte del Plan Nacional de Recuperación, Transformación y Resiliencia, así como de los hitos que el Gobierno de España viene planteando a la Comisión Europea para obtener los fondos del gran acuerdo Next Generation y, más concretamente, en el marco del MRR, del Mecanismo de Recuperación y de Resiliencia. El objetivo es conseguir una ley de movilidad que, entre otras cosas, introduzca todos estos ejes estratégicos, la financiación del transporte público y también la gobernanza porque el transporte y la movilidad en nuestro país es competencia de distintas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 5

administraciones. Por consiguiente, es muy importante que todas las administraciones trabajemos en la misma dirección para lograr los objetivos de esta estrategia de movilidad, que son los objetivos y los retos de la sociedad y de la economía española que he señalado al principio de mi intervención.

Les he adelantado alguna cosa sobre la necesidad de concretar el apartado financiero, pero no solo esto; les he hablado también de evaluación del gasto y de orientación en función de esa evaluación. Yo creo que no solo hay que invertir sino que hay que invertir de otra manera; no solo invertir, sobre todo en el contexto de crisis económica, sino también aprovechar al máximo los recursos que los ciudadanos ponen a disposición de estas políticas de gasto. En el Gobierno pensamos que la estrategia de movilidad va a coadyuvar de manera importante a la recuperación económica, de manera inmediata, igual que pensamos que nuestro país necesita unos presupuestos para esa recuperación económica, que van a ser un vector o una palanca importante para la recuperación económica. Asimismo, pensamos que esta estrategia de movilidad no solamente va a contribuir a la transformación que deseamos sino que va a contribuir a la recuperación económica. Porque el multiplicador fiscal de esta política es un multiplicador importante. Si además se gasta bien ese multiplicador, si tiene un efecto transformador, el multiplicador fiscal todavía va a ser mayor; si la inversión tiene unos efectos permanentes en el tiempo, el multiplicador fiscal —que conocemos los economistas— va a ser mayor en la medida en que también sea transformador. Nosotros, insisto, pensamos que esta estrategia bien diseñada, bien acordada, bien gobernada por todas las administraciones va a jugar un papel en la recuperación económica de manera inmediata. Nosotros pensamos desde el Gobierno que el año 2021 va a ser un año importante desde el punto de vista de la recuperación económica. Para eso necesitamos palancas, y una de ellas es esta Estrategia de Movilidad. Por consiguiente, en la parte financiera hay dos instrumentos. El primero son los Presupuestos Generales del Estado. Como les he señalado ya en otra intervención, en la intervención que tuve aquí en el debate de presupuestos, el presupuesto para el año que viene de nuestro ministerio es expansivo, tiene un crecimiento importante de la actividad económica para el conjunto de la economía de un 54 %, con un incremento en torno a 6000 millones de euros. Y el segundo es el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la economía española, del Gobierno de España, que tiene su soporte en el Next Generation y más concretamente en el MRR, en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Para esta estrategia vamos a disponer en torno a 10 000 millones de euros de fondos europeos, y a continuación pasaré a describir el efecto que tendrían sobre la actividad económica y el empleo; es decir, que además del presupuesto del ministerio, además del presupuesto de todas las administraciones, además de la reorientación del gasto público de este ministerio hacia los objetivos estratégicos que vienen recogidos en la estrategia de movilidad, además de eso, vamos a disponer de 10 000 millones de euros adicionales de los fondos europeos, del Next Generation, para esta Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.

Esta transparencia ya la conocen porque tuve la oportunidad de compartirla con ustedes en el debate del proyecto de presupuestos en esta misma Comisión. El ferrocarril incrementa los recursos en el presupuesto del año 2021 en un 38 %. Ese incremento, que es importante —1626 millones de euros—, tiene ya en sí mismo una reorientación del gasto público destinado a este medio de transporte, que creo que es compartido por todos ustedes —y, desde luego, por la Comisión Europea, por el Parlamento Europeo y por el Consejo Europeo— que es uno de los medios de transporte más limpios desde el punto de vista medioambiental y que contribuye de manera especial al incremento de la productividad y la cohesión. El incremento es del 38 %, pero en sí mismo hay una reorientación de este gasto hacia la red convencional, con un incremento del 112 %, y en la inversión de Renfe, de un 127 %, que tiene mucho que ver con la compra de material rodante. Y todo esto en un contexto de crisis económica, porque vivimos una crisis económica sin precedentes en la historia reciente —probablemente, tenemos que remontarnos a la guerra civil española para encontrarnos en otro momento de depresión económica como el que estamos viviendo—, y si esto es así para el conjunto de la economía, ni les cuento lo que está sufriendo el sector del transporte. El sector del transporte junto con el turismo son los dos sectores más afectados, pero el sector de transportes particularmente, porque hay una correlación muy directa entre la pandemia, los contagios y la movilidad. El Gobierno, junto con todas las administraciones, ha tenido que reducir la movilidad, y eso tiene un efecto sobre el conjunto del sector de transporte. A pesar de que ADIF y Renfe son dos empresas públicas que lo están pasando mal, producto de esta crisis económica, a pesar de eso, estas dos empresas públicas siguen invirtiendo.

En otro contexto económico, en las crisis económicas anteriores ya les dije en la Comisión de Presupuestos que lo que había sucedido en el pasado es que cuando en España se generaba, se producía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 6

una crisis económica, la política de inversión era procíclica no contracíclica, se invertía menos porque caían los ingresos tributarios. Esto sucedió en la crisis anterior no solamente en España, sino en el conjunto de Europa. En Estados Unidos no fue así porque en la última crisis se aplicó una política fiscal expansiva. Lo normal hubiese sido que ADIF y Renfe en este contexto invirtieran menos. Pues en este contexto, porque el Gobierno lo ha querido así y porque los consensos macroeconómicos europeos son distintos, Renfe y ADIF van a invertir mucho más de lo que en este momento, en el corto plazo, sería posible. Ese es el marco presupuestario para el año que viene, que está relacionado con la Estrategia de Movilidad, y quiero demostrarles que esa Estrategia de Movilidad ya tiene una concreción en el presupuesto para el año 2021. Efectivamente, Cercanías tiene una dotación presupuestaria de 1500 millones de euros, varias veces la inversión en Cercanías del último presupuesto, y también destinamos casi 4400 millones de euros tanto a la Red Transeuropea de Transporte como a la intermodalidad y a la logística. Este es, en resumen, otra forma de ver la reorientación del presupuesto para hacer una estrategia de movilidad sostenible y conectada que piense más en el ciudadano, en la rentabilidad social que en la propia inversión en la infraestructura.

No me voy a detener en esta transparencia que pone de manifiesto el incremento de la inversión en trenes de cercanías por parte de Renfe, que ya se ha traducido de alguna manera en 2020, pero que tiene una concreción en el año 2021. En total, está previsto por parte de Renfe una inversión de 3200 millones de euros en una red de cercanías que tenía un material móvil muy antiguo que necesitaba inversión, porque en la última década prácticamente no se ha invertido en este material rodante en el conjunto de nuestro país. Es otro elemento, otro indicador que demuestra que, efectivamente, en el presupuesto del año que viene hay una reorientación hacia cumplir la estrategia sostenible del Gobierno y del Ministerio de Transportes, como en el caso de carreteras. En el caso de las carreteras, ya les dije cuando vine a esta Comisión que la conservación iba a tener un incremento de casi un 60 % en el presupuesto para el año que viene. Venimos de años con muy escasos recursos para la red de carreteras y de autovías de nuestro país. Ustedes conocen perfectamente —igual o mejor que yo— la red de carreteras de nuestro país, su nivel de conservación y yo creo que eso exige un esfuerzo adicional; por consiguiente, incrementamos un 58 % el presupuesto destinado a la conservación.

También les hablé —y no me voy a detener hoy en ello— del modo aéreo y del modo marítimo; en el modo marítimo hay un incremento del 27 % y en el modo aéreo, del 41 %, básicamente centrado en la digitalización y en una inversión que haga más sostenibles estos dos medios de transporte. Ese el gran objetivo de estos presupuestos. Destinamos 1000 millones de euros a un transporte más digital y más sostenible, de los cuales 600 van a las empresas de transporte. Les dije en esa comparecencia que esta es una gran novedad, esta es la novedad más importante, esta es la gran diferencia entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Transportes: por primera vez un Gobierno destina 1000 millones a políticas de transporte, a ayudar al transporte para que se digitalice, para que cambie de flota, para que haya zonas de bajas emisiones en las ciudades y, por consiguiente, para poder lograr los objetivos de la Estrategia de Movilidad que les planteé al principio de intervención. Repito que, de esos 1000 millones, 600 van a las empresas.

Finalmente, me quiero referir a los recursos y a la repercusión que tiene el flujo financiero que vendría de Europa para esta Estrategia de Movilidad. El flujo financiero está en torno a 10 400 millones de euros en tres años y complementarían las inversiones de todas las administraciones españolas para esta Estrategia de Movilidad, de tal manera que destinaríamos 4100 millones de euros a una movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos. ¿De qué estamos hablando? Estamos hablando de ayudar a invertir al resto de administraciones en zonas de bajas emisiones en nuestras ciudades, a transformar el transporte urbano, al desarrollo de infraestructuras de las cercanías ferroviarias, a ese tipo de políticas que ayudarían a una movilidad sostenible en entornos urbanos y metropolitanos. Para ello, el Gobierno está pensando en invertir adicionalmente 4100 millones de euros.

Otro de los vectores a los que destinaríamos parte de los 10 400 millones de euros del MRR serían la Red Transeuropea de Transporte y la intermodalidad y la logística, 5500 millones de euros. Estamos pensando en la construcción de un espacio único europeo de transporte, en definitiva, en impulsar la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario y el Cielo Único Europeo, en inversiones para la digitalización y mejora de la seguridad en la red ferroviaria y viaria, en el desarrollo de terminales intermodales y logísticas, en el acceso a puertos y en actuaciones para la mejora de la sostenibilidad de la digitalización en el interior de los puertos. Para todo ello, adicionalmente a lo que vienen invirtiendo empresas públicas, ministerio y resto de administraciones, 5500 millones de euros. Y 800 millones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 7

esos 10 400 se destinarán a apoyo a las empresas para mejorar la cadena logística y hacerla más sostenible y digital, 800 millones de euros en tres años para las empresas de este sector, privadas y públicas. Esto va a tener un efecto multiplicador en el conjunto de la economía, de tal forma que el PIB se incrementará en 17 000 millones de euros de manera acumulada estos tres años. Y de manera acumulada, esta Estrategia de Movilidad, en lo que tiene que ver con los fondos europeos, incrementará los empleos en 240 000 en estos tres años, entendiendo, además, que parte de la inversión pública va a ser complementada con inversión privada. Por tanto, como les decía al principio de esta intervención, el objetivo del Gobierno con esa estrategia es transformar la economía pero también ser contracíclicos, también ayudar a la recuperación y a la generación de empleo. Y, efectivamente, si hablamos solo de los fondos europeos, los fondos europeos aplicados a la estrategia van a suponer un incremento del PIB de 1,6 puntos porcentuales de manera acumulada en tres años, en torno a 17 000 millones de euros —dependiendo con qué PIB hagamos la cuenta, si con el PIB de 2019 o el PIB de 2020— y una creación de empleo importante, 240 000 empleos.

Y termino ya con dos grandes ideas. Primero, vamos a necesitar la colaboración del sector privado y de todas las administraciones. Para ello vamos a realizar foros de alto nivel con todas las administraciones y con todos los agentes económicos y sociales. Insisto, es muy importante en este sentido que acertemos para elegir los proyectos más rentables, más maduros, que conecten todos los medios de transporte, porque el multiplicador fiscal será mayor en la medida en que el efecto sea más transformador. Es muy importante escuchar, es muy importante hablar, es muy importante pactar con todas las administraciones y con los agentes económicos y sociales. Esa es una de las grandes ideas que quería transmitirle al final de mi intervención. Y la segunda es que el efecto será mucho mayor para la economía española porque tenemos una gran oportunidad, debemos hacer de esta crisis económica —que, como digo, no tiene precedentes recientes en nuestra economía— una oportunidad, y para ello necesitamos un gran pacto político. Necesitamos un gran pacto político en torno a la Estrategia de Movilidad y un gran pacto político en torno a la ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público. Estas son las dos grandes ideas que quería transmitirles al final de mi intervención.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Saura, por la explicación.

Por decisión de la última reunión de Mesa, las intervenciones de los grupos serán de menor a mayor, por un tiempo máximo de diez minutos. Comenzaríamos por el Grupo Parlamentario Mixto, pero no hay nadie; por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, tampoco; por el Grupo Parlamentario Vasco, tampoco. Por lo que pasamos directamente al Grupo Parlamentario Ciudadanos. Doña María Muñoz Vidal, tiene usted la palabra.

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

Buenos días, señor secretario de Estado. Señor Saura, es un placer saludarle de nuevo.

Quiero empezar mi intervención recordando —yo soy nueva en política y también en materia de transportes, vengo de la rama económica— que en mi primera intervención en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana lo primero que solicité fue un gran pacto de Estado por las infraestructuras y la movilidad para, aparte de hacer una movilidad sostenible, del siglo XXI, eficiente y que cohesione el territorio, que las infraestructuras en este país —y hablo también de la movilidad y demás— dejaran de ser una moneda de cambio, un cromó electoralista; es decir, que los distintos partidos que se han sucedido en el Gobierno de España y las fuerzas políticas más pequeñas o territoriales dejaran de utilizar las infraestructuras como moneda de cambio. Por ello, me complace escuchar que habla ese mismo idioma, no solo por la necesidad de esa cohesión territorial, sino también porque tendrá otras derivadas como apartar de las infraestructuras y la movilidad el politiquero, por así decirlo.

Entro de lleno en la estrategia, que he tenido la ocasión de ver. Pese a estar de acuerdo en ese pacto nacional por la movilidad y las infraestructuras, en ese gran consenso y en la necesidad de evaluar el coste de la inversión y la rentabilidad social y económica, siento decirle que echo en falta ver plasmada en esta Estrategia de Movilidad una metodología de evaluación, una agencia independiente encargada de priorizar y determinar la viabilidad y la rentabilidad socioeconómica de las inversiones de la que usted hablaba y con la que nosotros estamos de acuerdo. Ustedes plantean tres actuaciones, ese inventario de planes estrategias y buenas prácticas, recomendaciones para estudios de movilidad y consideración de los planes urbanísticos y el fomento de los PMUS, de los planes de movilidad urbana sostenible, y su integración en el planteamiento, pero yo no he visto los requisitos que deseáramos que tuviera esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 8

estrategia de movilidad y planificación del ministerio. Porque no solo es necesario, sino que, además, no nos va a costar nada montar una oficina que evalúe esas infraestructuras, ya que tenemos las herramientas, tenemos la Oficina Nacional de Evaluación, la ONE, dependiente del Ministerio de Hacienda. Fue creada por y para la evaluación de inversiones y políticas públicas, con ese objetivo —que usted tanto ha remarcado y en el que ha insistido— de retorno a la sociedad de las inversiones que se hagan en materia de infraestructuras y movilidad. Pero hoy, de cara a 2021, seguimos con una Oficina Nacional de Evaluación que no tiene recursos, que no tiene medios humanos ni materiales para llevar a cabo su cometido. Me extraña no haber visto nada relacionado con esta oficina de evaluación en su documento o en la presentación que nos ha hecho, por lo que me gustaría preguntarle por ella. Además, como usted bien ha mencionado, la propia Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, la AIReF, habla de esa evaluación, de que algunos proyectos de alta inversión se sometan a una segunda evaluación independiente para prever costes, gestión del riesgo, etcétera.

Yo creo que a estas alturas todas sus señorías y también el secretario de Estado, señor Saura, deben conocer la postura que tiene mi grupo parlamentario, la postura de Ciudadanos, que siempre está plasmada en dos vías, ese pacto nacional del que he hablado en un principio y una apuesta irrenunciable por esa evaluación de las infraestructuras. Una planificación de las infraestructuras vinculadas al transporte que responda a la realidad que realmente vivimos, que es cada vez más compleja y que requiere, como usted muy bien ha dicho, un enfoque holístico, geográficamente global y multidisciplinar para conseguir ese modelo productivo y sostenible en términos sociales, medioambientales y económicos. Asimismo, que apueste por la innovación, aprovechando todas las nuevas posibilidades tecnológicas y técnicas que tenemos a nuestro alcance. Por ello, creemos que debemos avanzar —siempre lo decimos— en un modelo de planificación para que la red nacional de infraestructuras suponga un elemento vertebrador del país a largo plazo, que supere esa visión a corto plazo propia de las constantes modificaciones y directrices estratégicas que se producen con cada cambio de Gobierno —también se lo he dicho al principio—, pero no sé cómo lo va a garantizar esta estrategia. Me gustaría que también nos explicara cómo podemos garantizar esa durabilidad, esa perdurabilidad en el tiempo. Por otro lado, el otro eje de nuestra idea de una estrategia de movilidad e infraestructuras es la evaluación, que, a través de la Oficina Nacional de Evaluación, como organismo independiente que seleccione esas actuaciones, se evalúe el grado de cumplimiento, se propongan los ajustes anuales de planificación precisos para alcanzar los objetivos fijados y se combinen con ese gran pacto. Así seguro que obtendremos un modelo exitoso, sostenible y de futuro.

Ha hablado usted también de los fondos de ayuda europeos, en concreto del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, de esos 10 000 millones de los fondos europeos. Quiero incidir en esa Oficina Nacional de Evaluación, que será necesaria para evaluar la rentabilidad socioeconómica de los proyectos que tengan que financiarse con la ayuda europea, no solo porque nos lo exige esa justificación del coste-beneficio de la inversión productiva a la que están destinados los fondos europeos y que nos exigirá la Comisión Europea o el Banco Europeo de Inversiones, sino también para conocer ese retorno social del que hablaba usted en su intervención y con el que, insisto, coincidimos.

Ha hablado usted también de la financiación, de la sostenibilidad de las infraestructuras y de los servicios de transporte, recogidos también en la estrategia, y a mí me gustaría aquí tratar los mecanismos de coordinación y planificación presupuestaria en el corto y medio plazo. En uno de los ejes de su estrategia se habla de nuevas políticas inversoras y creemos que es fundamental que el ministerio publique y apruebe, aparte de cualquier otro documento, una estrategia que indique el desarrollo, el mantenimiento y la renovación de las infraestructuras, en un marco general que establezca, por un lado, las prioridades y, por otro, ese marco financiero basado en la eficiencia económica y social de esa financiación sostenible. Porque esas políticas inversoras públicas y privadas deberán garantizar el uso, suministro y desarrollo óptimo y eficiente de la infraestructura, asegurando, al mismo tiempo, el equilibrio financiero, de acuerdo con la financiación de esa infraestructura por parte de las administraciones. Todas las actuaciones deberán incluir esos planes de inversión y financiación, que deberán ser justificados cumpliendo con los objetivos mencionados. Creo que estaremos todos de acuerdo en que España ha fallado en los últimos años en la previsión del coste de mantenimiento de muchas de las infraestructuras, poniendo incluso en peligro una cosa fundamental, que es la seguridad, porque nos encontramos con infraestructuras en estado pésimo, en las que el coste de la rehabilitación supera, incluso, el coste del desarrollo inicial de la infraestructura.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 9

Acabo diciéndole al señor Saura que entendemos que desde el ministerio se esté buscando el mayor acuerdo posible con los diferentes grupos de interés, las administraciones y la sociedad civil, para que todos estos objetivos se mantengan a lo largo del tiempo, con la vigencia y duración de esta estrategia hasta ese 2030, que se vaya modificando de forma consensuada siempre, y quiero que sepa, como hemos dicho desde el principio —yo personalmente se lo he transmitido también a usted—, que Ciudadanos está dispuesto a tener un papel activo, tanto en la tramitación de esta ley como en el debate de la estrategia, porque será un éxito de todos que podamos estar hablando de esa estrategia en los próximos diez años.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Boadella Esteve.

El señor **BOADELLA ESTEVE**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias al compareciente. Yo le voy a formular algunas preguntas concretas, compartiendo en gran medida la presentación que nos ha hecho. Uno de los puntos de la presentación eran los Presupuestos Generales del Estado, y sabe usted que el Partit Demòcrata votó a favor de los presupuestos para que se desbloqueen algunas infraestructuras que creemos importantes, la aportación del dinero de cercanías a la Generalitat de Catalunya directamente, las mejoras en la línea Lleida-Manresa o el estudio y la cuestión relativa a la alta velocidad en el aeropuerto de Girona, que puede constituir una auténtica cuarta pista del aeropuerto de El Prat. En este escenario este es el futuro que se nos avecina. Pero en relación con su presentación, saliendo de esta cuestión relativa a los Presupuestos Generales del Estado, cuando usted habla de la conexión con Europa y las cadenas logísticas, a mí me interesaría la cuestión relativa al corredor mediterráneo, de hecho, van siendo reiterados los intentos de hacer un trazado alternativo al corredor mediterráneo, a los trazados que pasan por Barcelona, Valencia etcétera, y me gustaría saber su posicionamiento concreto en relación con este corredor mediterráneo, así como también sobre las otras infraestructuras de carácter europeo que ya se han fijado.

De su presentación, una cuestión que también sería interesante conocer es si las infraestructuras que ya se han declarado prioritarias serán reevaluadas o se procederá a volverlas a evaluar, porque el tiempo perdido en la ejecución de estas infraestructuras es evidentemente vital, y querría saber si esto sigue en pie o hay alguna intención de reevaluar las infraestructuras prioritarias. En esto de las infraestructuras prioritarias también sería interesante saber qué planteamiento tienen con las comunidades autónomas en la planificación de dichas infraestructuras prioritarias, y especialmente también en el ámbito que usted planteaba de la Ley de Movilidad, de la financiación del transporte público. Claro, las competencias en el ámbito de transportes, lo sabe usted bien, están en manos de las comunidades autónomas y, por tanto, estaría bien saber la participación que van a tener las comunidades autónomas a la hora de fijar las prioridades, y también la participación que van a tener en un tema tan complejo como es el de las competencias autonómicas en aquellas infraestructuras, como por ejemplo carreteras, que pasan por los interiores de las comunidades. Desearía saber qué planteamiento tienen para abordar este conflicto competencial en el ámbito de esta futura ley.

Otra cuestión que quería plantearle: usted hablaba de cercanías y yo le planteo unas cuestiones muy puntuales porque creo que son de interés y, más que porque sean de interés, también me interesa que usted las conozca. Hay una cuestión relativa a la accesibilidad en las cercanías. Todavía hay líneas de cercanías que no son accesibles para personas con sillas de ruedas, y por tanto, no sé si se plantean algún plan inmediato, algún plan de ejecución para verificar que líneas como por ejemplo la Lleida-Manresa que le comentaba antes sean accesibles para personas con sillas de ruedas. Pero la cuestión de la accesibilidad, que en alguna parte a usted le toca como ministerio, también llega al ámbito de Renfe y su página web, porque las personas con ceguera no pueden comprar billetes en la página web de Renfe, incumpliendo así la Ley de Discapacidad. Por tanto, favorecer la movilidad, favorecer las cercanías y el transporte público también pasa por que estos transportes públicos sean accesibles a todas las personas con discapacidad. Aunque son cosas muy concretas, yo quería al menos trasladárselas para que usted fuera conocedor de las mismas, y que pueda tomar cartas en el asunto.

Finalmente, en la cuestión más de ámbito metropolitano, de ámbito de cercanías, me interesa también que usted que es el secretario de Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pueda manifestarse en algunas de las propuestas que van saliendo actualmente en las grandes ciudades. La limitación a 30 kilómetros por hora en las ciudades, ¿ayuda o no ayuda a la movilidad urbana? ¿Es una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 10

buena medida o no lo es? Y asimismo, las conexiones, por ejemplo le hablo del caso de Barcelona ciudad, la conexión del tranvía por la Diagonal en un escenario que usted nos plantea acerca de que los nuevos retos hablan de, en vez de invertir en infraestructuras, invertir en movilidad, ¿realizar este tipo de infraestructuras tiene sentido? Me gustaría saber su parecer en relación con estas cuestiones.

No hay más preguntas. Muchas gracias.

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

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

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

Muchas gracias, secretario general, señor Saura. Ante todo, le avanzo que compartimos perfectamente lo que son los principios básicos de la Estrategia de Movilidad, básicamente porque son criterios que sobre todo priorizan necesidades sociales y económicas y, por lo tanto, por primera vez creo yo que todo lo que es el tema de infraestructuras de transportes y movilidad se somete a lo que serían las priorizaciones, a varios criterios importantes que tienen que ver con las necesidades reales, no con criterios políticos, sino con criterios económicos, sociales y también de cohesión y de vertebración del territorio. De hecho, priorizan necesidades sociales y preservan también el principio de igualdad de oportunidades, eso es importante. El hecho de que prioricen los criterios de igualdad de oportunidades quiere decir que cualquier ciudadano, a través de los medios de transporte, a través de la movilidad, tiene posibilidad de acceso a servicios, tiene posibilidad de acceso a medios, tiene posibilidad de acceso a muchas cosas, por tanto lo que hace es cohesionar territorialmente, pero también cohesionar socialmente. Y también son criterios que respetan la sostenibilidad y el equilibrio de la cohesión territorial, por tanto es una estrategia que preserva varios elementos que para nosotros son fundamentales y, repito, no es el criterio político el fundamental como hasta ahora, de una estructura muy radial, de una estructura de poder central, sino que son unos criterios realmente sociales de sostenibilidad y de rentabilidad económica. Por eso digo que de un modelo radial y centralizado que hemos visto hasta ahora debe cambiarse a otro nodal y descentralizado, con base en el principio de subsidiariedad, eso es importante, en función de la proximidad, de la necesidad real en cada territorio. Eso implica un modelo internodal y de gestión integrada de los medios de transporte, y eso implica también que con todos esos criterios toman sentido infraestructuras hasta hoy marginadas de las partidas presupuestarias, pero que suponen demandas sociales y revierten en favor del reequilibrio territorial; infraestructuras que muchas veces han sido abandonadas básicamente por criterios políticos, pero que tienen un impacto sobre territorios hoy totalmente abandonados y que tienen un impacto económico y social importantísimo. Por tanto, bienvenida sea esta nueva estrategia, y en todo caso, lo complejo va a ser cómo se va a articular esa estrategia desde el nivel más micro hasta el nivel más macro de organización.

Yo me centraré, sobre todo, en la materia de infraestructuras ferroviarias, que es quizá uno de los hándicaps más importantes y creo que es una de las patas más importantes de esa estrategia. Se articula básicamente en dos grandes bloques, por lo que le he oído y ha comentado también en alguna Comisión: el tema de cercanías, que tiene una voluntad social, que tiene una función social, y el tema de mercancías ferroviarias, que también tiene una voluntad económica. En ese sentido, hay también unos principios que usted ha comentado que son el tema de conservación y mantenimiento, con todas las partidas que van a Renfe y a ADIF, por tanto, no hay previsión en principio de nuevas infraestructuras que no sean realmente necesarias, sino que lo que hay que hacer es mantener sobre todo las infraestructuras actuales o reforzarlas. Y el otro tema es el de la intermodalidad y la gestión integrada de medios de transporte. Eso es fundamental. Usted ha dicho que realmente se necesita pensar globalmente, pensar en las necesidades de todos los medios de transporte para adaptarse a cada espacio. Eso implica un modelo de gestión mucho más complejo que el actual. En ese sentido, en relación con la cuestión de las infraestructuras ferroviarias de Cataluña —podría extrapolarse a cualquier comunidad—, hay tres grandes temas que para nosotros son fundamentales, pero que, como digo, se pueden trasladar a otras comunidades. Uno, el *Pla de Rodalies*, las cercanías de Cataluña. Ya sabe que hay un *Pla de Rodalies* que está pendiente de una serie de traspasos, de una serie de infraestructuras y de inversiones. Dos, el corredor mediterráneo. No se puede hablar de incentivar las mercancías ferroviarias sin apostar realmente por el corredor mediterráneo. Usted sabe que el corredor mediterráneo es una propuesta de la Unión Europea y que a día de hoy todavía no está hecho. Eso está afectando a la economía del mismo Estado, porque no se trata solo de los territorios por donde pasaría, sino del propio Estado. Es un gran corredor económico —el gran corredor económico— y creo que es el momento de plantear qué se quiere hacer con él, si hablamos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 11

darle un impulso económico con esas infraestructuras. Y tres, los enlaces a puertos y aeropuertos. Es fundamental en esos criterios de impulso económico enlazar bien la vía ferroviaria con aeropuertos y puertos, ya que si no habrá una desconexión que entrañará dificultades. Me refiero al puerto de Barcelona y a otros aeropuertos.

Para terminar, con esa estrategia partimos de una desconfianza, ya que ha habido una infrafinanciación histórica a nivel de territorios con el tema de las infraestructuras. Es sabido que en Cataluña —también en otros sitios— hay un déficit histórico en infraestructuras, por lo que partimos de una desconfianza. En todo caso, esa desconfianza se puede solucionar a partir de tres elementos importantes. Uno, el nivel de ejecución de los presupuestos. Tiene que haber un nivel alto de ejecución de los presupuestos. Ya saben que fue uno de nuestros criterios principales a la hora de apoyarlos. Tiene que haber una ejecución real de los presupuestos, teniendo en cuenta que ahora tenemos el plus de los fondos europeos. Por tanto, el seguimiento tiene que ser importante. Tiene que haber un seguimiento de las inversiones territoriales. Por ejemplo, nosotros querríamos saber del fondo del presupuesto que va a Renfe o a ADIF qué inversiones va a haber a nivel territorial en la Comunidad Autónoma de Cataluña, porque para nosotros esto entra dentro de la contabilidad de si realmente se hacen las inversiones o no, si se crea un desequilibrio territorial en ese sentido y si algunos territorios reciben más inversiones y otros no. Para nosotros eso es fundamental. Hay que sopesar, calcular, detallar exactamente dónde se hacen las inversiones, tanto si son inversiones directas como si se invierte en otras empresas, públicas o privadas.

Finalmente, el tema de gobernanza. Es básico y da complejidad a esa Estrategia de Movilidad. Es básico, porque si no, no va a funcionar. ¿Y por qué es importante y básico? Porque tiene que haber un consenso en las estrategias. No solo hay una estrategia de movilidad del propio Gobierno, sino que usted ya sabe que cada comunidad autónoma tiene su estrategia, también de movilidad, por lo que hace falta consensuar, llegar a un acuerdo, priorizar y no escribir la carta a los reyes, como hacemos siempre, sino saber exactamente cuáles son las infraestructuras necesarias para que haya un buen plan de movilidad en cada territorio. Y el consenso de estrategias quiere decir también una estrategia global. Si hay un consenso de estrategias entre las diferentes administraciones e instituciones sobre cuál ha de ser el modelo de movilidad, habrá una estrategia global. No es que tengamos que buscar una estrategia global, sino que simplemente la estrategia global va a ser realmente el consenso, el acuerdo de qué elementos debemos priorizar. En este sentido, no tengo ninguna pregunta. Básicamente, era una reflexión sobre los elementos que consideramos importantes y que hay que tener en cuenta.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Mayoral Perales por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

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

Gracias, señor secretario de Estado. Mi grupo, obviamente, comparte la necesidad del establecimiento de una estrategia de movilidad sostenible. Creemos que es uno de los ejes para poder salir de la situación económica y social que ha provocado esta emergencia, pero al mismo tiempo de una crisis climática que viene de lejos, y de un proceso de depauperación social que hemos vivido por la implementación de un modelo socioeconómico que ponía los intereses especulativos por encima de los intereses de la economía real, que básicamente consiste en satisfacer las necesidades del conjunto de la ciudadanía. Por eso mi grupo cree que es importante trasladar a este debate la necesidad de explicar ese concepto integral de sostenibilidad en el ámbito ecológico, social y económico. Creemos que es uno de los elementos claves para poder afrontar el futuro. Es evidente que es necesario para poder abordar el proceso de recuperación económica tener operadores que tengan tracción, que tengan capacidad para empujar al conjunto de la economía del país hacia adelante. Y al mismo tiempo es evidente que en esta nueva coyuntura ha quedado meridianamente acreditada la necesidad de que el Estado se convierta en un motor que empuje la actividad económica y que favorezca la salida de la crisis. Por eso son tan importantes estos presupuestos contracíclicos, fundamentalmente porque rompen un dogma. Rompen un dogma que se ha visto claramente que ha caído estrepitosamente después de la crisis de 2008, que ha demostrado claramente que es incapaz de responder a las necesidades de la población, y que además pone en riesgo el tejido productivo del país, favoreciendo fórmulas de economía extractiva que no tienen nada que ver con los intereses del conjunto de la población. En esa medida nosotros creemos que una orientación que sea capaz de entender la emergencia climática que estamos viviendo en estos momentos, y que entienda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 12

la necesidad de un proceso de transformación del modelo de transporte en nuestro país tiene que tener un eje de sostenibilidad social y económica como elementos centrales para poder abordar este proceso.

Al mismo tiempo, hay que entender que este proceso de modernización va a tener un eje central en los procesos de digitalización, y aquí queríamos hacer algunos apuntes. El proceso de digitalización no se puede dejar en manos de las empresas privadas. El algoritmo tiene que estar en manos de lo público. Creemos que es necesaria la modernización, tanto de la Administración pública como de las empresas públicas, y entender la importancia que en este proceso van a tener las empresas públicas para poder salir adelante. En esa articulación de la intermodalidad es muy importante que ese proceso de digitalización lo encabece lo público y al mismo tiempo, obviamente, si en ese proceso quieren participar las empresas privadas, tienen que hacerlo con transparencia. No pueden participar de los procesos de intermodalidad empresas que no son transparentes en el establecimiento de precios. Aquellas empresas que no dicen por qué cobran lo que cobran no pueden participar de los procesos de intermodalidad y deben quedar fuera, porque no son capaces de cumplir los mínimos necesarios para garantizar el derecho a la movilidad del conjunto de la ciudadanía y los derechos de los consumidores. Creemos que ese es un elemento clave para poder afrontar el futuro.

En segundo lugar, creemos que es clave el fortalecimiento de los servicios públicos y de las empresas públicas. Eso pasa también, entre otras cosas, por fortalecer las plantillas, por acabar con los problemas que está habiendo, precisamente con las plantillas en ADIF y en otras empresas públicas, que están teniendo problemas por esos lastres del pasado, por los lastres del señor Montoro. Hay que ir levantando los lastres del señor Montoro para que esas empresas pueden hacer esa labor tan importante que necesitamos. Ha quedado meridianamente acreditado que el modelo de externalización no es un modelo de futuro, sino un modelo del pasado, un modelo que no es capaz de afrontar los retos que tenemos por delante. Necesitamos justamente lo contrario, poner en cuestión ese modelo de empresa y plantear el fortalecimiento de las empresas públicas, con procesos de internacionalización de las plantillas que les den fuerza. La mayor fuerza que tienen las empresas para poder afrontar el futuro son sus plantillas y su *know-how*, su saber hacer y su capacidad de afrontar los retos para el futuro. Necesitamos fortalecer el sector público, y eso también requiere hacer una reflexión. ¿Qué queremos nosotros? ¿Cuál es el modelo de empresa que queremos para el futuro? ¿Cuál es el modelo que queremos para poder garantizar los servicios públicos en momentos en los que va a haber operadores privados que van a empezar a participar también en determinados servicios, como el ferroviario? ¿Cómo queremos afrontar eso? A nosotros nos gustaría parecer nos mucho más a Alemania o a Francia que a otros países. ¿Cuál es la referencia de Francia, de Alemania y de Austria? La necesidad de la integración de las infraestructuras y los operadores en un *holding* único, que nos permita tener esa capacidad de tracción y garantizar los servicios públicos. ¿Por qué? Porque si a las empresas privadas que van a invertir en el proceso de liberalización no les va bien saldrán corriendo, y las únicas empresas que van a garantizar el servicio público y el derecho a la movilidad de la ciudadanía en nuestro país son las empresas públicas, nos guste o no nos guste. Luego discutiremos acerca de ese proceso de liberalización que se ha ido dando y que se va a poner en cuestión no solo en nuestro país, sino en el conjunto de Europa. Creo que, para perfeccionar nuestra normativa, estaría bien que mirásemos las reservas establecidas por la República Francesa para garantizar los servicios públicos como un elemento clave.

Respecto a los procesos de digitalización y a la intermodalidad, no hay que olvidar tampoco el papel que pueden jugar las empresas disruptivas que tienen sede en paraísos fiscales, y que compiten de forma desleal con los sectores de nuestro país, como el del taxi, con la voluntad, además, de incumplir la normativa legal, es decir, sin asumir el principio de legalidad. Esto pone en cuestión el ordenamiento jurídico y la seguridad jurídica de nuestro país. Que una empresa como Cabify diga que no va a cumplir la ley no solamente es un problema de incumplimiento legal, sino que es un cuestionamiento del Estado de derecho. Esto es algo que no nos podemos permitir y que, evidentemente, requiere de una respuesta contundente y coordinada de todas las administraciones públicas, Estado, comunidades autónomas y municipios, para decir a las empresas que, igual que el resto de los operadores jurídicos, tienen que cumplir con el principio de legalidad y respetar el principio democrático que emana de la elección popular de los representantes, que son los que dictan la legislación, y no los consejos de administración. El marco en el que se desarrollan las actividades económicas viene dado por el principio democrático. Esto nos interpela, de nuevo, a la necesidad urgente de sacar adelante ese reglamento sancionador contra estas empresas, que no son capaces de asumir la legalidad vigente, y que tienen la voluntad de romper el ordenamiento jurídico, lo que no es admisible. La última sentencia de la Audiencia Nacional deja claro que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 13

es necesario ese proceso de regulación, ese reglamento sancionador y el reforzamiento de la Ley de Transportes. Este reforzamiento, además, tiene que blindarla frente a ese recurso de la CNMC, que intenta atacar el último real decreto planteando que falta argumentación jurídica en torno a la precontratación. Hay un elemento muy importante que justifica por qué miles de vehículos no pueden estar dando vueltas por las ciudades, saturando el tráfico, y lo tenemos aquí, la sostenibilidad. Tienen que volver a base porque tienen que garantizar la sostenibilidad, y eso significa que tienen que asumir cuál es el servicio que prestan en la organización general del transporte.

Nosotros creemos que es un gran avance la superación del mito de las grandes infraestructuras, que solo ha beneficiado a las grandes empresas y generado aeropuertos sin aviones, autopistas sin coches, infraestructuras que solo beneficiaban a los concesionarios. Lo importante ahora es poner las infraestructuras al servicio del conjunto de la ciudadanía. De ahí que crea que es muy positivo el cambio de objetivos, y poner en el centro las necesidades de la población. Eso se concreta en esa inversión en cercanías, en medias distancias, en esa lógica que salta de lo radial a una estructura mallar de infraestructuras ferroviarias. Creemos que hay que seguir avanzando en el fortalecimiento del transporte de mercancías a nivel ferroviario. La apuesta por los corredores atlántico y mediterráneo se tiene que concretar. Aquí tenemos una cuestión estratégica, y es que defender nuestros puertos significa darles las posibilidades de interconexión con Europa. Si nosotros queremos competir con otras infraestructuras de otros países, y algunos de ellos no forman parte de la Unión Europea, necesitamos conectar la red ferroviaria con nuestros puertos para garantizar que las mercancías lleguen a Europa de forma rápida, estable y segura, y de manera sostenible. Afrontar el futuro significa afrontar la emergencia climática como un compromiso del conjunto de las administraciones —con esto termino—, y que las zonas de bajas emisiones se conviertan en un objetivo de país, compartido por las comunidades autónomas y por las administraciones locales. Es un trabajo de coordinación y cooperación entre administraciones, superando la cultura de la confrontación que ha existido entre las administraciones públicas, implementando la cultura de la cooperación y del acuerdo, pero, fundamentalmente, poniendo en el centro las necesidades y los derechos del conjunto de la ciudadanía, y convirtiendo al Estado en una herramienta útil al servicio de las mayorías sociales.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

No sé si ha leído esta mañana en la prensa que la Comisión Europea acaba de sancionar a España con penalizaciones financieras del 5, el 10 y el 25 % por gestionar mal los fondos del AVE, por irregularidades en los métodos de contratación de ADIF en los proyectos cofinanciados con fondos europeos. Se lo digo porque nos hablaba de los presupuestos, sobre todo de los fondos europeos. Quería saber cómo piensan ejecutar las infraestructuras después de esas penalizaciones. Como les dije en el debate de los Presupuestos Generales del Estado, han gastado el dinero sin tenerlo. Otra noticia de hoy. Renfe se queda fuera de la red transeuropea de trenes nocturnos para conectar las grandes capitales europeas. Es más, ha suprimido servicios de trenes-hotel. Ya que Renfe no ha dado explicaciones, ¿nos podría usted explicar por qué el operador español ha sido excluido del proyecto?

Le iba a hablar del origen político de la Estrategia de Movilidad 2030, pero ya lo ha hecho usted. Nos ha dicho qué es la Agenda 2030, esa agenda globalista, concretamente los objetivos de desarrollo sostenible 9 y 11. ¿En qué consisten esos objetivos? El 9 persigue construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible, y fomentar la innovación. El 11, las ciudades y comunidades sostenibles. ¿Quiere que hablemos de ciudades sostenibles? Cádiz data de 1104 antes de Cristo, tiene más de tres mil años; Ibiza tiene casi tres mil años; Huelva y Jaén, tres mil años; también Sevilla, Almuñécar en Granada, Adra en Almería, Málaga, Granada, Zaragoza, Ávila, Coria en Cáceres, Lérida, Tarragona, Salamanca, Alicante, Barcelona, Valencia, Córdoba, Cartagena... Si eso no son asentamientos sostenibles y resilientes, dígame qué son. Son ciudades que llevan ahí tres mil años, y ni han muerto los peces en sus alrededores ni han sido talados los árboles a su alrededor. Su problema, señor secretario, el suyo y, en general, el de la Agenda 2030, es que, bajo un objetivo de apariencia noble, porque la apariencia es noble, hay que reconocerlo, se esconde una agenda globalista de intereses filocomunistas. Según Ione Belarra, que es la secretaria de Estado de esta Agenda 2030, en entrevistas de marzo, para alcanzar el objetivo 11, uno de los dos encomendados a este ministerio, necesitan que los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 14

ayuntamientos regulen el precio máximo del alquiler. ¿Qué tendrá que ver el mercado del alquiler con la sostenibilidad del medio ambiente? En síntesis, la Agenda 2030 no es más que un movimiento globalista, que busca el cambio del *statu quo* por un nuevo orden, donde uno de los objetivos es la destrucción de la soberanía de las naciones, la apertura de fronteras y la movilidad migratoria. Así lo reconoció usted mismo cuando me dijo que la política migratoria del Gobierno es amplia, ambiciosa, no se termina aquí y viene de una política europea. Lo cierto es que, en cuanto a movilidad, debo darle la razón. A pesar de que es de su competencia, parece que el Ministerio del Interior le ha pasado por encima, y mientras se limita la movilidad de los españoles, confinándolos, el Ministerio del Interior y Cruz Roja entregan salvoconductos oficiales —aquí los tenemos— a los inmigrantes ilegales para moverse libremente desde Canarias hacia la península, y sin ningún tipo de prueba sanitaria. **(Muestra un documento).**

Si nos adentramos en concreto en la estrategia de movilidad, encontramos que se habla de nueva movilidad —igual que se habló de nueva normalidad, nuevas tecnologías, resiliencia—, todo muy aderezado para concienciarnos de ese nuevo orden. ¿Sabe qué decía Arquímedes? Denme un punto de apoyo y moveré el mundo. Resulta curioso que en el BOE precisamente se nombrase al director general para impulsar el cumplimiento de la Agenda 2030 como director general de Políticas Palanca, idea de nuestro queridísimo vicepresidente segundo, Pablo Iglesias. Y entrando en los objetivos de la estrategia, encontramos la descarbonización de la economía o el cambio climático, y a pesar de que usted ha hablado de energías alternativas, lo cierto es que el eje 4 concretamente centra esa descarbonización principalmente en la electrificación del transporte, lo cual es un error. Debemos tener en cuenta que prácticamente el 70 % de la energía eléctrica generada actualmente en España emite CO₂, aparte de que el transporte eléctrico tampoco es la mejor solución para el transporte pesado o de larga distancia.

En cuanto a la automoción, debemos plantearnos si el vehículo eléctrico es la mejor manera de transporte para la sostenibilidad. Inducir una entrada masiva de vehículos eléctricos implica llenar el país de baterías cuyo reciclaje todavía no está solventado, por lo que *a priori* ese aspecto no parece muy ecológico, además, hay que tener en cuenta el ciclo de vida del automóvil. El hecho de que el automóvil eléctrico no emita CO₂ aquí no quiere decir que no lo haya emitido a la hora de su fabricación. El ciclo de vida de un automóvil arranca desde su fabricación con las baterías que se fabrican en mayor medida en China, mayor país emisor de CO₂ de todo el planeta. Esto significa que para tener aquí un vehículo eléctrico se ha tenido que emitir gran cantidad de CO₂ en China.

El hecho de que este Gobierno no dé importancia a los biocombustibles también fomenta que no se estén desarrollando investigaciones de cara a mejorar esta rama del transporte, y el hecho de que solo se contemple el vehículo eléctrico como la panacea desincentiva otras posibilidades compatibles con una descarbonización que sí serían una solución para el transporte de larga distancia o el transporte pesado. ¿La clave cuál es? La neutralidad tecnológica. Las diferentes tecnologías deben competir libremente y no debe ser el Gobierno el que decida por real decreto cuál es la tecnología que debemos implantar y que sean las tecnologías más eficientes las que se impongan.

Si vamos a los ejes de esta estrategia, el principal se llama movilidad para todos. ¿Y cuál es el objetivo? Ofrecer a todos en todas partes soluciones de movilidad. Pero, a pesar de su lenguaje inclusivo, lo cierto es que solo les interesa su agenda globalista, como venía diciendo. Si no, ¿me puede explicar por qué se dejó caducar el proyecto de Teruel en el tramo Sagunto-Teruel-Zaragoza licitado y pagado por casi 1 millón de euros? Y ahora en los presupuestos de 2021 vuelven a prever una partida de otros 800 000 euros. ¿Para ejecutar? No, para repetir un proyecto licitado y pagado. ¿Que estarán, otros diez años engañando a los turolenses con una falsa esperanza de movilidad? Sigamos con Teruel: la A-40, paralizada por informes de medio ambiente. La línea de autobús ha dejado de operar porque no se le abonan las subvenciones a las que tiene derecho. Sin ferrocarril, sin autovías, sin autobuses; eso es Teruel ahora gracias a sus estrategias de pantomima. ¿Esto es no dejar a nadie atrás? ¿Esto es preocuparse por la movilidad de todos? En lugar de potenciar las ciudades sostenibles, la Agenda 2030 va a desincentivar la vida económica de la España vaciada. ¿Dónde está la licitación de la conexión ferroviaria con el puerto de Motril para que la costa granadina salga del aislamiento social y económico?

Otro ejemplo, la línea ferroviaria Madrid-Aranda-Burgos, que tiene el tráfico comercial suspendido desde 2011 en el tramo Soto del Real-Aranda de Duero tras un pequeño desprendimiento no arreglado en el túnel de Somosierra. Cinco de los ocho tramos de autovía A-11, Soria-Valladolid, siguen pendientes de ejecución, tres en obras y dos bloqueados. La paralización, en 2011.

Baleares. Yo soy diputada por Baleares. Para venir a Madrid, un vuelo al día, no todos los días, y con conexiones. En cuanto al transporte marítimo, el ejemplo de la Naviera Armas que comentaba el otro día,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 15

propietaria de Transmediterránea, principal operador de Baleares y Canarias con la península, a la espera de un rescate como el de Air Europa para evitar la quiebra por una deuda de 800 millones de euros, y esto ha afectado a los elementos percederos y a los no percederos. El principal sector afectado es la construcción, pero también ha decaído el abastecimiento de alimentos —repito, de alimentos— un 70 %. ¿Tampoco dejan a nadie atrás? Señorías, 2009, 2011, 2020. Todos estos sucesos y movilidad quebrada se han sucedido siempre bajo el Gobierno del PSOE, sucesos que, tras alternarse el Gobierno, el PP tampoco solucionó. ¿Debemos creer que milagrosamente en una legislatura van a hacer lo que no han hecho en varias anteriores bajo el pretexto de una agenda globalista?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra ahora el señor Andrés Lorite Lorite.

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

Señor Saura, coincidimos en que es conveniente establecer una estrategia, un documento marco, para la movilidad segura, sostenible y conectada, que hay que garantizar los objetivos y la metodología para su consecución; sin embargo, escuchándole parecería que esta estrategia no existiría si no hubiese fondos europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, porque todo lo ha fiado usted a esos fondos europeos, e independientemente de ellos la estrategia es necesaria y es necesario, además, articularla a través de un texto normativo, en su caso la ley de movilidad, que ha estado efectivamente en consulta pública y que le aseguro que cuando entre en el trámite parlamentario recibirá nuestras aportaciones por parte de mi grupo parlamentario, porque por supuesto hay que abordar los retos de futuro que tiene nuestro sistema de transportes, como los que usted mencionaba de la transferencia ecológica, de la transferencia digital, también conseguir un transporte más resiliente ante futuras crisis y abordar retos importantes poblacionales como los que tenemos en cuanto a las aglomeraciones urbanas y la despoblación en los distintos territorios.

Pero analicemos las bases sobre las que nos movemos al abordar esos nueve ejes. El primero de ellos trata de la movilidad para todos, la movilidad accesible. Cuando hablamos de movilidad accesible, hablamos de garantizar la cohesión territorial y la vertebración social, justamente lo contrario de lo que ustedes están haciendo a día de hoy cuando están reduciendo drásticamente la oferta ferroviaria y están ustedes utilizando el coronavirus como excusa claramente para eliminar o reducir servicios que eran deficitarios. La propia estrategia dice que hay que plantear una revisión de las obligaciones de servicio público, y ustedes la están revisando a la baja, es decir, bajando las subvenciones en los Presupuestos Generales del Estado para sufragar los déficits de explotación en esas obligaciones de servicio público. O, qué pasa, señor Saura, con otros servicios ferroviarios como el AVLO, cuya implantación estaba prevista en el mes de abril, que por la pandemia no se hizo y que, sin embargo, ahora va a haber un operador francés, un competidor a bajo coste, que a partir de marzo va a vender billetes en la línea Madrid-Barcelona a un 50 % respecto al AVE convencional; por cierto, sin hacer paradas en ciudades importantes, como es el caso de Cuenca.

Ha hablado usted, señor Saura, de las nuevas políticas inversoras, y cada vez que ustedes hablan de planificación en las infraestructuras viarias y de aplicación de fiscalidad verde hay en este país muchas personas que se llevan la mano a la cartera. Y, en concreto, en este caso están ustedes alterando especialmente al sector del transporte tanto de mercancías como de viajeros con ese último anuncio de imposición de peajes a su paso por la autovía, a pesar de que usted mismo en un escrito el pasado mes de agosto decía textualmente que no se implantaría ninguna euroviñeta a los transportistas profesionales sin consenso del sector. Esto se lo decía usted en agosto al Comité Nacional del Transporte por Carretera y, sin embargo, ahora el señor Ábalos dice que se las van a imponer.

Habla usted de un pacto de Estado, y nosotros claro que queremos abordar un pacto de Estado por las infraestructuras y su futuro, pero ustedes ya han pactado, y han pactado de una forma poco decorosa. En estos Presupuestos Generales del Estado ustedes han montado un mercado persa y ustedes les han dado cheques regalo a las fuerzas políticas independentistas. Eso es justamente lo contrario de lo que necesita este país, que es efectivamente un pacto de Estado por el futuro de las infraestructuras.

También menciona usted la movilidad segura, otro de los ejes. Pues, mire, seguridad, hoy, especialmente sanitaria, y es que los controles y las medidas de seguridad que, por ejemplo, en los recintos aeroportuarios está imponiendo AENA ahora pretenden ustedes cobrárselos a las compañías aéreas a través de las tarifas aeroportuarias, algo que es absolutamente inaceptable en estos momentos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 16

En el eje 4 se aborda la movilidad de bajas emisiones, y efectivamente el Pacto Verde Europeo nos dice que hay que reducir las emisiones en un 90 % antes del año 2050. Sin embargo, el método para conseguir este objetivo no puede ser siempre el sablazo fiscal y que cada cierto tiempo a ustedes se les ocurra que hay que subir el impuesto del diésel.

El eje 5 habla de la movilidad inteligente, y también hay una base fiscal que genera controversia en cuanto a esto, como es la aplicación de la tasa Google, que finalmente será repercutida en los usuarios tecnológicos.

El eje 6 y el eje 7 hablan de las cadenas logísticas intermodales y la conexión con Europa, respectivamente. Para ello es fundamental impulsar de una forma definitiva la ejecución de los corredores ferroviarios y ver si es posible la doble financiación europea, algo que le pregunté en su anterior comparecencia y que no obtuvo respuesta, corredores ferroviarios que llevan teniendo financiación desde el año 2014 a través de fondos europeos y que ahora pretenden ustedes seguir financiando con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Se ha hablado de la renacida red europea de trenes nocturnos y de la eliminación de los trenes nocturnos que Renfe ha llevado a cabo en España. Es necesario, señor Saura, homologar sistemas con el resto de Europa, así como la cualificación inicial y la formación continua de los conductores, los sistemas de carga y descarga o la equiparación de los permisos para circular los autobuses de viajeros hasta la antigüedad de dieciocho años en vez de la de dieciséis, como está actualmente normativizado.

En cuanto al eje 8, aspectos sociales y laborales, hay dos mil empleados en ERTE en Renfe. Debería usted mirárselo. Señor Saura. Lejos de mejorar la gestión del ministerio, todo ha quedado en algo meramente estético, un simple cambio de nombre y grandes involuciones en la gestión.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias al señor secretario de Estado por su intervención.

Yo voy a abordar el tema de la movilidad principal, la que importa, que es la que parte y se desarrolla desde los núcleos urbanos de las ciudades, que usted no ha desarrollado mucho, no se ha referido demasiado a ella, pero le voy a plantear una serie de dudas que nos surgen de la lectura de esos ejes que tiene reflejados en la página web, porque solo nos ha hablado de una cantidad, de 4100 millones de euros, pero nos gustaría saber cuestiones de esa estrategia. Ustedes están planteando una estrategia de movilidad urbana y metropolitana sobre unos supuestos que son absolutamente irreales, que ya están desfasados, y le digo desfasados como sus presupuestos, porque socialmente estamos viviendo un periodo de transformación importante en la configuración de usos y desplazamientos de las ciudades. Técnicamente no sé en qué mundo viven ustedes, porque hablan de incorporar la movilidad a los instrumentos de planificación urbanística, cuando me consta que esta es una práctica absolutamente habitual, y allí donde gobierna el Partido Popular le aseguro que los crecimientos y desarrollos urbanos son indisociables de la movilidad.

Estas son inquietudes, a diferencia de lo que usted dice, absolutamente cíclicas, porque esto lleva más de treinta años debatiéndose en foros internacionales sobre movilidad. Lo que tiene que hacer el Gobierno, señor Saura, es resolver problemas que, si bien pueden estar bajo el paraguas de la sostenibilidad, deben dar respuesta a las carencias, a las diferencias territoriales y transformaciones que han sufrido las ciudades por efecto de esta pandemia y que son grandes transformaciones en nuestra forma de vivir y en nuestra forma de desplazarnos y llevar acciones encaminadas a articular un buen sistema de movilidad, que no son otras que infraestructuras adecuadas —usted lo ha citado—, sistemas de transporte competitivo, elementos de intercambio modal y ayudas para la implementación del transporte. Solo hay que conseguir una cosa, que la gente se pueda desplazar con un transporte que sea rápido, eficaz y barato, que sea más rentable y más eficiente desplazarse en transporte público que en su vehículo privado. Le digo que no es potenciar el patín ni la bicicleta en las ciudades, es que funcione el intercambio modal, que funcione el transporte público por carretera y que ustedes pongan en marcha de una vez la ley de financiación del transporte colectivo de viajeros, no solo el urbano, sino todo el transporte colectivo, que ahora mismo tiene verdaderos problemas.

Es tan importante, señor Saura, tener un carril bus-VAO y un sistema de autobuses perfecto como tener una política tarifaria adecuada: buenos transportes, tarifas planas para todo tipo de realidades y todo tipo de colectivos. Es tan importante incorporar la movilidad a la planificación urbanística como que la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 17

tramitación de los planes sea ágil y que haya seguridad jurídica, y lo que hemos visto en esta estrategia de movilidad que nos ha contado son señales equivocadas. Nos gustaría que nos respondiera a estas preguntas. ¿Cree usted que tiene sentido hablar de propiciar ciudades compactas, como dice su estrategia, con usos mixtos condensados en el centro de las ciudades, cuando las tendencias poblacionales después de esta pandemia van en sentido de desarrollarse en las periferias? ¿Cree usted que tiene sentido hablar de realizar inventarios de planes, programas y estrategias de movilidad diversos que se estén ejecutando cuando tiene bloqueada una ley de seguridad jurídica del planeamiento que impulsó el Partido Popular y que paliaría esa situación que se produce cuando se anula un plan general y se dejan instrumentos vigentes que no responden a la situación social y económica actual? ¿No considera más importante establecer como prioridad el impacto de los desarrollos urbanos actuales en la red de transportes, afinar el intercambio modal urbano y territorial y resolver todo esto adecuadamente que empezar a estudiar impactos de nuevos desarrollos que aún no existen? La verdad es que desde nuestro grupo pensamos que si quieren que esto funcione hay que hacer dos cosas: sacar la ley de financiación del transporte colectivo por carretera y la ley de seguridad jurídica de planeamiento. Todo lo demás le vendrá solo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Zurita Expósito.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Arribas Maroto.

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

Buenos días, señorías. Gracias, secretario de Estado, por su análisis, por su exposición de la estrategia de movilidad, una estrategia segura, sostenible y conectada. Me sorprenden una vez más, señorías del Partido Popular. ¿Ustedes recuerdan el Plan 2012-2024, el famoso Pitvi, aquel que ustedes pintaban en un mapa de España: carreteras, aeropuertos, puertos y líneas de ferrocarril? Ustedes seguramente lo recuerden como su gran imposible, porque ustedes sabían que era imposible llevarlo a cabo ni en veinte ni en treinta ni en cuarenta ni en cincuenta años. Por eso me sorprende que ustedes critiquen esta estrategia de movilidad, porque ustedes crearon grandes expectativas en la ciudadanía, pero crearon unas más grandes frustraciones de ver cómo ustedes habían prometido unas infraestructuras que después los ciudadanos veían que no se cumplían, algo que era faraónico, y ustedes sabían que era mentira. Ustedes mintieron a la ciudadanía.

En realidad, su plan siempre ha sido el desequilibrio entre territorios. Hay algunos territorios que tenían alta velocidad desde hace más de treinta años y otros territorios que ni siquiera tenemos un tren digno. No me cansaré de poner el ejemplo de mi provincia, Ávila, una provincia que se quedó sin alta velocidad por un interés electoral y partidista de su grupo, y dejaron sin respuesta no solo a la capital, sino al entorno rural. Por eso valoramos gratamente esta estrategia de movilidad, señor secretario de Estado, que no tiene nada que ver con aquella del Partido Popular, una estrategia de movilidad adaptada a los tiempos en los que vivimos y que nos encontramos, dejando atrás ese ministerio faraónico y siendo un ministerio centrado en la provisión y en la planificación de la movilidad en su conjunto. Una estrategia de movilidad tiene que tener un enfoque homogeneizador y tiene que contar con la coordinación y la cooperación de todas las administraciones públicas.

Creo que ha quedado claro que los principios básicos de esta estrategia son indiscutibles, coinciden con la importancia de la movilidad sostenible, segura, eficiente, conectada con Europa y con el mundo, una conectividad intermodal y digital. En definitiva, la política de movilidad debe dar respuesta a las necesidades reales de los ciudadanos. No pueden ver un mapa, no pueden ver carreteras y trenes pintados cuando después no están conectados, cuando después no se pueden mover. Ustedes no saben lo duro que es vivir en el entorno rural y no tener transporte para moverse, no lo saben. No, ustedes no lo saben. **(El señor Lorite Lorite: ¿No lo sabemos?)**. No, señor Lorite, no se ría, porque le puedo asegurar que a los abulenses no les hace ninguna gracia tener que tardar dos horas en venir a Madrid porque ustedes decidieron llevar el tren a otra provincia para ver si ganaban las elecciones, y no las ganaron, y nos dejaron sin alta velocidad y nos firmaron una hipoteca hasta 2029 con una autopista y una autovía. Por eso no sé qué le hace tanta gracia, porque le puedo asegurar que a los abulenses no les hace ninguna, señor Lorite. **(El señor Lorite Lorite: Las mentiras)**.

Termino no sin antes recalcar un dato que usted ha explicado, señor secretario de Estado. Es importante la creación de nuevas infraestructuras, pero es más importante el mantenimiento y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 18

sostenimiento de las actuales con una dotación con un incremento del 58 % para la conservación y mantenimiento de infraestructuras.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Saura para responder a las intervenciones de los portavoces de los diferentes grupos.

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

Voy a ir refiriéndome a cada una de las intervenciones que han hecho sus señorías. En primer lugar, ha hablado la señora Muñoz. Como gestor público y como español, me alegra su predisposición a encontrarnos y a buscar un acuerdo en materia de infraestructuras del transporte. El momento que vivimos es un momento muy delicado. Conforme ustedes iban interviniendo, estaba recordando que probablemente debo ser de los políticos en activo que más presupuestos generales ha vivido y tramitado en el Congreso de los Diputados. Sinceramente, creo que estos son los presupuestos más importantes para España de todos los que he vivido por la situación en la que se encuentra la economía española. Por consiguiente, todo acuerdo, toda vía de consenso, por ejemplo, en esta materia, es importante, porque esto sin duda va a contribuir a la recuperación económica y a la transformación del país. Lo que necesitamos en este momento es una predisposición positiva, porque esta crisis económica no se ha vivido en muchísimas décadas. Estos son los presupuestos más importantes para España y, por eso, es muy importante su predisposición a hablar de un pacto nacional por las infraestructuras del transporte. En ese sentido, quiero agradecerle su disposición y me alegro, como secretario de Estado del Gobierno de España y también como español, porque en este momento eso es lo que necesitamos: arrimar todos el hombro.

Usted ha hablado de algo muy importante, que es la metodología a la hora de evaluar la inversión pública. Para nosotros es muy importante. En ese sentido, en el eje 2 de la estrategia y posteriormente en la ley de movilidad —esa ley llegará aquí— lo que queremos es ponernos de acuerdo en fijar unos criterios *ex ante* y *ex post* a la hora de evaluar la inversión pública. Estamos desarrollando esos criterios *ex ante* y *ex post*. La AIREF, la autoridad fiscal, ha planteado algunos criterios y le digo que este es el objetivo, que podamos compartir. Es verdad, usted lo ha dicho, que la planificación a medio plazo es importante, y en eso estamos. Hay una estrategia indicativa del ferrocarril que ahora está siendo evaluada por el Ministerio de Transición Ecológica. También estamos elaborando una estrategia de carreteras. Evidentemente, hay un Plan Estratégico de Enaire que termina y ahora empieza otro —lo estamos debatiendo—; hay un DORA y un DORA que tendrá que comenzar en algún momento y que determina las inversiones de AENA en materia aeronáutica. Renfe ha pasado por su consejo de administración un plan estratégico, al igual que ADIF, planes estratégicos que de manera inmediata van a ser evaluados en la Comisión de Asuntos Económicos del Gobierno. Por tanto, la planificación es necesaria en consonancia con esta estrategia de movilidad y con el marco europeo, pero junto a eso son muy importantes los criterios de evaluación y el análisis *ex post* de lo que hemos hecho. En ese sentido, nos vamos a poner de acuerdo en qué institución podemos utilizar para hacer esa evaluación. Hay distintos modelos en Europa, no hay un único modelo de cómo evaluar *ex ante* y *ex post*, pero sobre eso podemos ponernos de acuerdo. Cuando el Gobierno llegó lo primero que hizo fue encargar a la autoridad fiscal un *spending review* sobre las infraestructuras del transporte y sobre la gobernanza de estas inversiones y una comparación, *benchmarking*, internacional. Eso es lo que tenemos, con eso estamos trabajando y nos encantará hablar con su grupo político para buscar acuerdos.

Sobre los fondos europeos, usted decía que esta inversión tiene que ser evaluada para que el retorno sea el mayor posible en el corto y en el medio plazo. Estoy totalmente de acuerdo con usted. Es verdad que aquí hay que combinar lo que usted dice con que los proyectos sean suficientemente maduros, porque lo que necesitamos es una ejecución rápida para que esa inversión sea contracíclica y que llegue justo cuando más lo necesitamos: ahora, no después. Por ejemplo, en este año con pandemia, con meses de inactividad forzosa, la ejecución del presupuesto en el ministerio va a ser superior este año al año anterior, con pandemia incluida. Por consiguiente, esto pone de manifiesto que, efectivamente, lo que necesitamos en este momento es esa inversión, incluso en un momento complicado. Por tanto, hay que combinar la evaluación de lo que hacemos, que los proyectos sean transformadores, pero también necesitamos proyectos maduros para que tengan una ejecución inmediata.

Por lo que se refiere a la conservación —de la que usted ha hablado y yo también—, para el consenso de los analistas de la academia, en este ámbito de actividad económica, como es el transporte, lo que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 19

dice es que cuando inviertes en conservación, siendo proactivo en conservación, los retornos son muy altos: por cada euro invertido en conservación las administraciones se ahorran cuatro euros. Sé que a veces se le da poca importancia a la conservación y se le da mucha importancia —no lo digo por usted, señora Muñoz— a la inauguración, a que haya un nuevo tramo, pero en un país que tiene un *stock* de infraestructuras del transporte de los mayores del mundo, como quiera usted medirlo, en términos de PIB o por habitante, la conservación es cada vez más importante y eso te ahorra muchísimo dinero, aparte de que te da muchísima seguridad o, mejor dicho, primero, te da seguridad y luego te ahorra dinero. Por tanto, estoy completamente de acuerdo con usted y, en ese sentido, le agradezco la actitud de esta mañana, porque es importante para España.

El señor Boadella hacía referencia a algunas cuestiones que quiero en lo posible contestar. Sobre el corredor mediterráneo, hemos licitado en este tiempo más de 2000 millones de euros, un corredor, junto con el Atlántico, para nosotros prioritario. En el caso de Rodalies, el viernes presentamos una actualización del Plan de Rodalies. En esa actualización nos hemos planteado varias cosas: primero, poner en el papel lo que vayamos a cumplir, porque veníamos de un plan que no se había cumplido. No quiero mirar hacia atrás demasiado, quiero mirar hacia el futuro. Lo que hemos planteado es un plan realista desde el punto de vista de las inversiones, porque entronca perfectamente con esa movilidad cercana, esa movilidad de proximidad, esa movilidad social que contribuye a la cohesión social porque acerca a los ciudadanos a los servicios públicos, al trabajo, y es bueno también para la productividad de la ciudad, para las economías de aglomeración de la ciudad. Por tanto, lo hemos actualizado con ese realismo y además quiero decirle que en ese plan queremos que el cien por cien de las estaciones sean accesibles, desde el punto de vista de que todos los ciudadanos puedan utilizarlas en perfectas condiciones. Ese plan tiene directamente ese objetivo, como la compra de todos los trenes que Renfe está haciendo. Por supuesto, eso es compatible con la accesibilidad, con el que las bicicletas puedan ir en el tren, es decir, con la búsqueda de la mayor movilidad de cercanías y la mayor intermodalidad.

La participación de las comunidades autónomas en relación con el Marco de Recuperación y Resiliencia europeo tiene que ser muy importante porque —aquí se ha dicho por parte de algunos portavoces, usted incluido— las competencias están repartidas en materia de movilidad, como en vivienda. Mejor dicho, en el caso de la vivienda está completamente transferida, en el caso de la movilidad está compartida y, por consiguiente, lo que necesitamos es que una parte de esos recursos lo gestionen directamente las comunidades autónomas. La semana que viene, por ejemplo, tenemos una conferencia sectorial sobre movilidad, precisamente para hablar con las comunidades autónomas en esta dirección. Si se me ha olvidado alguna cuestión, no tengo ningún inconveniente en volver sobre ello más tarde.

El diputado Eritja Ciuró me ha hecho algunas otras afirmaciones o me ha mostrado puntos de vista, que en muchos casos coincidimos. En el caso de Rodalies, creo que ya le he contestado al compañero anterior. Nuestro objetivo es invertir en Rodalies y en el conjunto de Renfe Cercanías del Estado español. Quiero agradecerle también su aproximación, su apuesta por una reorientación de la política de transportes con la que coincido también. Por consiguiente, quiero agradecerle en ese sentido su disposición política a llegar a acuerdos en esta materia. Esto que vaya por adelantado porque creo que es positivo para el conjunto del Estado.

Usted hablaba de deuda histórica, pero yo no voy a discutir lo de la deuda histórica. Conozco muchos territorios donde se habla de deuda histórica y, en ese sentido, yo lo que quiero es pensar en el futuro y mirar hacia delante, porque el concepto de deuda histórica le quiero reconocer que es algo que está extendido por el conjunto del Estado, sin entrar en discutir si eso es así o no es así. Creo que ahora lo que toca es invertir más, sobre todo en estos años, en todos los modos de transporte, pero invertir mejor y pensar que a veces con microinversiones, no con grandes inversiones, consigues resolver muchísimos problemas. Cuando digitalizas las Cercanías consigues que el ciudadano lo vea, y no dentro de cuatro años o cinco. Cuando has tomado la decisión de invertir en una infraestructura, primero, tienes que licitar y después adjudicar, con lo cual los ciudadanos verán la mejora de Cercanías dentro de una década, pero si tú cambias los trenes, si tú digitalizas, si consigues que el ciudadano sea el centro de la política de transporte, el ciudadano de hoy —no el ciudadano de dentro de una década— va a ver que las infraestructuras de transporte han mejorado. En ese sentido, creo que la inversión pública es importante —después en relación con el señor Mayoral le diré lo que pienso sobre la inversión pública—, por supuesto que sí y más en este momento. Sin embargo, piensen ustedes que cuando queremos resolver los problemas que tienen hoy los ciudadanos cuando cogen el transporte, en el corto plazo, lo mejor es resolver el problema hoy y no dentro de diez años, porque el resultado de una gran inversión solo se ve

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 20

dentro de diez años. Por eso, cuando hablamos de poner al ciudadano en el centro nos referimos a pensar en sus problemas, no en los problemas de los que nos dedicamos a la política o de las empresas de construcción, sino en los problemas del ciudadano. Yo creo que eso hay que balancearlo bien —insisto—, partiendo de la idea de que en este momento necesitamos inversión pública porque la inversión pública es tremendamente rentable en este momento, conectando con lo que decía el señor Mayoral.

El otro día escuchaba al señor Bernanke, expresidente de la Reserva Federal de Estados Unidos, decir —no lo digo yo, lo decía él— que en este momento, en esta coyuntura, en una situación de estancamiento secular la inversión pública tiene más retornos que la inversión privada. Yo no lo he dicho, pero creo que la inversión privada es muy importante. El señor Bernanke el otro día hablaba —lo pueden ver perfectamente en Internet— de la importancia que tiene la inversión pública hoy, en este momento. Digo que junto a eso hay que resolver el problema de aquellos ciudadanos que esta mañana han cogido las cercanías aquí en Madrid o en Valencia o en Asturias o en Murcia o en Barcelona. Hay que resolver el problema de hoy o el de mañana, no el de dentro de una década, aunque ese también haya que resolverlo. Por tanto, yo creo que en ese sentido estamos de acuerdo.

Usted decía que había que hacer un seguimiento global y territorial de las inversiones de Renfe, de ADIF y del ministerio. Por supuesto que sí, dar cuentas es fundamental, es un contrapeso de la democracia. La democracia funciona en la medida en que hay contrapeso. Los Presupuestos Generales del Estado territorializan la inversión de nuestro ministerio, luego ahí se ve perfectamente cómo queda. Ahí sí que les pido que tengan en cuenta no solo un año, porque muchos de ustedes han sido gestores públicos y saben que lo importante de la inversión pública no es la inversión de un año, sino la serie histórica. Cuando se ha terminado una inversión, como un aeropuerto o una línea de AVE, luego cae esa inversión y esto es razonable. Hay que verlo en una serie histórica, no solo en un año. Estoy de acuerdo con usted en que hay que dar cuenta, hay que evaluar lo que hacemos y el presupuesto es una concreción, porque ahí, en el caso de nuestro ministerio, se demuestra que hay una inversión territorializada. Además, con Renfe y ADIF estamos, sobre todo en las cercanías, actualizando pero no montando nuevos planes, porque luego hay muchos planes —según la experiencia que hemos visto en el ministerio— que no se cumplen. Me gusta más el verbo actualizar un plan, ponerle realismo al plan porque eso, de alguna manera, compromete la inversión en el territorio tanto de ADIF como de AENA, Enaire o Renfe. Eso es lo que quería decirle a usted. Si hay alguna cosa, como le decía a su compañero, a la que no he contestado, sin ningún tipo de problema lo haré en mi segunda intervención.

El señor Mayoral ha dicho cosas sobre las que estoy muy de acuerdo: el transporte como servicio público, y no como negocio, en favor de los ciudadanos porque eso ayuda a mejorar la economía. Cuando en una ciudad los trabajadores pueden llegar de manera rápida, segura y barata a su centro de trabajo estamos mejorando la productividad de la economía, esta es la buena economía, por poner un ejemplo. Yo estoy de acuerdo también con usted en que ha caído un dogma en esta crisis en el mundo desarrollado, ya que economistas que antes decían que no había que hacer una inversión contracíclica, que había que plantear una política fiscal austera, pues ahora dicen todo lo contrario. Estados Unidos afrontó la crisis financiera anterior de una manera y Europa la abordó de otra manera, y los resultados no son los mismos desde el punto de vista de la actividad económica y de la creación de empleo. Afortunadamente, ahora ese consenso ha cambiado y se entiende que la política fiscal tiene que jugar un papel hoy, al igual que dentro de unos años, muy importante. Expresiones como las del expresidente de la Reserva Federal llaman la atención. En un momento de estancamiento secular, la inversión pública da muchísimos retornos, no en todo contexto ni en todo momento, sino en este contexto.

Respecto al papel de las empresas públicas, qué le voy a decir, es que, efectivamente, una empresa pública bien gestionada obtiene unos resultados muy importantes y una empresa pública mal gestionada es un mal ejemplo. Del mismo modo que una empresa privada bien gestionada —no solo pensando en el corto, sino pensando en el largo plazo— es muy bueno para la sociedad y una empresa privada mal gestionada —pensando solo en el beneficio del corto plazo y no teniendo en cuenta el medio plazo— es un mal negocio para la sociedad. Por lo tanto, yo creo que en ese sentido estoy muy de acuerdo con usted.

Quisiera hacer un matiz sobre los procesos de liberalización de los mercados en los que estamos inmersos. Creo que es perfectamente compatible y además es deseable tener competencia con el mantenimiento de los derechos laborales, esto es lo que hay que balancear adecuadamente. También es bueno para las empresas públicas que haya un estímulo de la competencia. Por ejemplo, en el caso del ferrocarril aunque hemos hecho una inversión en alta velocidad de 60 000 millones de euros en los últimos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 21

treinta años en nuestro país, somos uno de los países donde menos se utiliza la alta velocidad, después de haber invertido 60 000 millones de euros. Por tanto, lo que necesitamos desde el punto de vista medioambiental y de la rentabilidad económica y social es utilizar la inversión que hemos hecho y necesitamos que haya competencia. Yo creo que Renfe va a resistir bien, mejor dicho, va a ser una empresa aún más competitiva en este contexto, pero conviene que haya competencia, preservando una regulación donde los derechos laborales tienen que tener las condiciones que tienen tener en un país que aspira a seguir convergiendo, no ya en renta per cápita sino en bienestar de manera global con el mundo más desarrollado. Ese es el matiz que quería comentarle, señor Mayoral, porque creo que es bueno el estímulo intelectual y el cambio de impresiones.

La señora De las Heras ha hecho algunas afirmaciones con las que no estoy de acuerdo, pero porque no puedo estar de acuerdo. Usted dice que nuestro planteamiento es globalista y que la reducción de objetivos de emisiones al medio ambiente no es tan importante. Yo le quiero decir que justamente lo que sabemos es que las pandemias están en gran parte relacionadas con problemas medioambientales, es decir, que el gran servicio público, el primer servicio público, que tiene que hacer el transporte es, precisamente, la reducción de emisiones, el que más, porque eso está relacionado con la salud. Luego hay otros servicios complementarios, económicos y sociales, pero ese es el primero. Porque el sector del transporte emite en torno al 30 % de las emisiones de gases de efecto invernadero. Si aquí no avanzamos, si no cumplimos los objetivos, Europa no va a lograr esos objetivos, evidentemente. Por cierto, usted decía que se ahorran aquí emisiones pero no se ahorran en China y, a la vez, ha afirmado que no puede haber instituciones globalizadoras. Precisamente, las instituciones globalizadoras buscan que la reducción de emisiones sea homogénea en el mundo. Por ejemplo, Trump no quería esas instituciones globalizadoras. Es la técnica del gorrón en materia económica, del polizón, que se beneficia del esfuerzo de los demás, pero tú no haces ningún esfuerzo. Claro que se necesitan esas instituciones globalizadoras, por supuesto, usted niega algo que tiene que ver con la salud. Me habla de la salud, pero este tipo de estrategias es el gran servicio que le hacemos a la sociedad. En fin, intelectualmente me lo haría a ver, pero, vamos, con todo el respeto, repito, con todo el respeto.

Usted dice que el Estado no tiene que existir y al mismo tiempo me habla de inversión pública y de empresas públicas, luego hay algo que no encaja. Si usted me dice que no quiere que exista el Estado y que tienen que desaparecer los impuestos, entonces yo le respondo que no habrá inversión pública. Usted menciona obras en concreto, pero ¿cómo las vamos a hacer? Me habla de una crisis y de que tenemos que ayudar a las empresas, luego hay una contradicción evidente. Cada uno piensa lo que tiene que pensar, afortunadamente en democracia, y cada uno defiende su forma de abordar las políticas, con el máximo respeto.

Sobre la política migratoria de Canarias, la derecha nos dice que los inmigrantes que llegan a Canarias no tienen que salir de Canarias, pero cuando están en Canarias que tienen que salir de Canarias. En fin, un poco —como se diría— de ‘por favor’. ¿Qué hacemos? Por eso, le pido en ese sentido coherencia. Usted me dice que yo no le contesté el otro día respecto al proyecto ferroviario de alta velocidad en Teruel. Oiga, sí le contesté, está en el *Diario de Sesiones*, y le vuelvo a contestar: el Gobierno anterior dejó caducar la DIA. Se lo dije en la comparecencia anterior, repásela, y ahora también se lo vuelvo a decir: la declaración de impacto ambiental, la DIA, caducó.

Efectivamente, usted me ha mencionado una noticia que ha aparecido hoy en la prensa sobre ADIF. Sobre ella lo que le puedo decir son dos cosas. En primer lugar, lo supimos ayer, tenemos sesenta días para alegar, y por tanto, todavía no hay una decisión tomada por parte de la Comisión. Pero le digo más, en segundo lugar, la auditoría tiene que ver con el proceso de contratación, no con el de ejecución. Entenderá usted que la contratación en estas obras tan largas no tiene nada que ver con nuestra gestión. Pero no se trata de mirar para atrás, solo lo dejo ahí, para que usted lo tenga en cuenta.

Me ha hablado de inversiones en Motril. El Consejo de Ministros ha aprobado recientemente la declaración de interés público de la línea marítima MotrilMelilla y Melilla-Motril. Digo esto por poner un ejemplo. Usted me reclama más inversión pública y, a la vez, me reclama que eliminemos los impuestos, cuantos más mejor. No casa, excepto si la deuda pública crece y crece, algo que luego también ustedes critican.

Señor Lorite, me ha interesado mucho su intervención porque usted representa a un grupo muy importante en esta Cámara y para el país. Usted no ha dicho que vaya a apoyar un pacto nacional sobre la movilidad y el transporte, no me lo ha dicho. Yo se lo voy a seguir pidiendo, a usted y a su partido, porque su partido es muy importante para España y es muy importante, en este caso, para la movilidad y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 22

el transporte. Gobiernan ustedes en muchos lugares, en muchas comunidades autónomas, en muchos ayuntamientos, son una fuerza importante en nuestro país, lideran la oposición en nuestro país y para nosotros es muy importante llegar a un acuerdo con ustedes. No ha dicho nada de un acuerdo. Usted ha hablado de que nosotros no hemos querido pactar con ustedes los presupuestos. Nosotros no hemos elegido quién va a apoyar los presupuestos; hemos elegido traer los mejores presupuestos en el peor momento desde el punto de vista económico en muchas décadas. Para España —insisto— son muy importantes estos presupuestos y se lo digo yo que he vivido muchos presupuestos aquí. Por tanto, en una comparecencia como la de hoy no voy a bajar el nivel —no digo que usted lo haya bajado ni muchísimo menos, porque usted ha hecho las preguntas que creía oportunas y creo que, además, correctamente, y ahora trataré de contestarlas—, sino que quiero estar en el nivel de buscar ese acuerdo con ustedes y vamos a intentarlo —permítanme la expresión— por tierra, mar y aire.

Usted me dice que el soporte financiero que hay detrás de esta estrategia es exclusivamente los fondos que vienen de Europa. Yo le he tratado de mostrar en la presentación que no era así, porque si usted repasa la presentación habrá visto que la conservación de carreteras, que es de 1240 millones de euros, no tiene ni un euro de financiación europea, ni un euro. Cuando yo he hablado de compra de trenes y una inversión superior a los 3000 millones en la compra de trenes, es que eso no tiene un euro de financiación europea. Por tanto, le podía seguir hablando aquí de las inversiones de AENA o de Puertos o de Enaire que no tienen financiación europea. Por ser transparente, le he dicho qué inversión europea es la que está conectada con la Agenda de Movilidad.

Usted me dice que estamos aprovechando para reducir la oferta ferroviaria. No, de verdad. Lo que queremos nosotros es justamente preservar la salud del país y, de hecho, tenemos una oferta superior a la demanda. Por razones de trabajo, que no por otra cosa, he viajado, al igual que usted, y he visto que la oferta está de media claramente por encima de la demanda —eso sucedió con las cercanías y también con la alta velocidad y con los trenes de media distancia—. El objetivo del Gobierno es que vuelvan todos los servicios porque hasta ahora Renfe, este año no, pero sí los últimos años, tenía beneficios. A Renfe le interesa la movilidad, no le interesa que no haya movilidad porque su negocio público es la movilidad.

Usted ha entrecomillado una frase mía sobre los peajes en el sector del transporte que asumo completamente. Como diría aquel entrevistador, me alegra que me haya entrecomillado la expresión. Me alegra, porque la sigo manteniendo: «No se hará nada sin el acuerdo y sin el consenso del sector del transporte». Por tanto, ya tiene otra cita mía, con todo el cariño, para poder utilizarla: «No se hará nada sin el consenso del sector del transporte».

Usted me hablaba de las tasas de AENA, del sector privado. Creo que en cuanto a las decisiones de AENA, en la medida en la que el Gobierno tenga algo que ver pero con respeto también a sus decisiones, le puedo decir que efectivamente el Gobierno va a estar muy pendiente. En ese sentido, lo que se haga —insisto, en que lo comparte AENA— no puede ser en materia de tasas procíclico. Es decir, no podemos ahora subir las tasas, justo cuando el sector del transporte está atravesando una crisis más intensa que el conjunto de la economía. Esto no lo puede hacer y no lo va a hacer. Solo quiero que usted sepa, y seguro que me va a entender, que si no lo paga el sector privado, lo paga el sector público, lo paga el contribuyente. Esto es algo que seguramente tendrá usted en el esquema. Pero inicialmente la idea de AENA no es que sea una rémora para el crecimiento. De hecho, he traído una transparencia que muestro ahora para demostrarle cómo hemos apoyado al sector del transporte en su conjunto y cuánta financiación al sector del transporte hemos movilizado. Yo creo que las cantidades hablan por sí solas, si hablamos del ICO. También podemos hablar de los ERTE, que inicialmente afectó a 137 000 trabajadores del sector aéreo. En el caso de las tasas, AENA y Enaire no las incrementó sino que hubo una reducción y un aplazamiento tanto en Enaire como en AENA y en Puertos. Por tanto, aquí tienen la transparencia. No quiero ahora explicarles todo lo que hemos hecho en ese sentido, pero estos datos están auditados porque son públicos y, por consiguiente, sí que ha habido una sensibilidad con el sector. Puede que haya alguna pregunta que no haya contestado, porque seguro que alguna me he dejado en el tintero o no lo la he apuntado bien.

Se ha hablado aquí también de la importancia que tiene la movilidad urbana y metropolitana. Precisamente, nosotros queremos financiar proyectos transformadores —eso no se ha hecho en el pasado— de ciudad y de barrios enteros desde el punto de vista de la movilidad: zonas de bajas emisiones, carriles bici y busVAO. Queremos financiar todo este tipo de política urbana y metropolitana junto con los ayuntamientos y con el sector privado en los próximos años. Estamos hablando con los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 23

ayuntamientos para que nos cuenten qué proyectos tienen y, de alguna manera, nos aproximemos a unas convocatorias que sean realistas para el sector privado.

Respecto al urbanismo y transporte, creo que la crisis ha evidenciado que necesitamos tener un transporte público más importante, con más inversión, y en eso estamos. No quiero mirar mucho para atrás, pero hay una transparencia donde ponemos de manifiesto que en diez años no se ha comprado en Cercanías un tren, antes de llegar a nosotros y eso es lo que queremos cambiar. Si usted sigue a los mejores urbanistas del mundo, lo que están diciendo es que lo que se debe buscar es un urbanismo de proximidad, un urbanismo de los quince minutos. Es decir, que la gente pueda resolver sus necesidades más importantes en bicicleta, en patinete o andando, junto con una inversión en transporte público importante. Este es el consenso precisamente de la mayoría de urbanistas del mundo desarrollado. Ese es el urbanismo, aunque no es directamente competencia del Estado sino competencia de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos, que se impone para que la reducción de gases de efecto invernadero y de todo tipo de partículas sea menor.

Me decía el señor Lorite —no entendía bien la pregunta, pero ahora sí— que no le había respondido a una pregunta que me hizo en mi anterior comparecencia, pero sí la contesté y está en el *Diario de sesiones*. Sin embargo, se la vuelvo a contestar. Es perfectamente compatible en un corredor ferroviario invertir recursos europeos Feder, para entendernos, con fondos del Next Generation, es decir, del MRR. Se lo dije anteriormente y ahora se lo vuelvo a repetir porque no le había contestado: es perfectamente compatible. Y termino diciéndole que seguimos manteniendo la oferta de consenso y de acuerdo para todos los grupos políticos.

Gracias, señor presidente.

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

Vamos ahora al segundo turno, de réplica, en el que los portavoces tendrán tres minutos de tiempo como máximo para su intervención. Igualmente será por orden de menor a mayor. ¿Grupo Parlamentario Mixto? **(Pausa)**. ¿Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu? **(Pausa)**. ¿Grupo Parlamentario Vasco (EAJPNV)? **(Pausa)**. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra doña María Muñoz Vidal.

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

Gracias, señor secretario de Estado, por sus respuestas. No tengo nada más que añadir a lo ya dicho. Estamos a su disposición para poder llegar definitivamente a ese pacto nacional, a ese pacto de Estado por las infraestructuras y la movilidad que, sin duda, redundará en beneficio de los españoles a nivel económico, social y territorial.

Muchísimas gracias y, si me disculpan, tengo que salir para acudir a otra Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Disculpada queda, por supuesto. Gracias, señora Muñoz Vidal.

¿Grupo Parlamentario Plural? **(Denegación)**. No va a intervenir. Por el Grupo Parlamentario Republicano, don Francesc Xavier Eritja Ciuró tiene la palabra.

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

Gracias, señor secretario. Simplemente quiero mencionar un tema del que me había olvidado en la anterior intervención. Es un asunto tangencial que en principio no tiene mucho que ver pero sí está relacionado. Se debe cuidar con cariño todo lo que hace referencia al marco laboral en las empresas públicas de transporte, ya que en muchos casos acaba afectando a la seguridad y calidad del propio servicio. Con el COVID ha habido casos en los que hemos visto una pérdida de calidad y de seguridad en el servicio. En este sentido, hay que ser más exigente con la empresa privada y pedirle criterios de responsabilidad social y laboral en el caso de convocatorias de contratación pública. Es un tema que por justicia social es importante tenerlo presente, básicamente porque esto acaba afectando finalmente a la seguridad y a la calidad asistencial. Por eso decía que era algo tangencial pero importante, porque ahora en plena crisis del COVID hemos visto algunos elementos y algunos puntos que han acabado afectando precisamente a esas dos variables de seguridad y calidad del servicio.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, el señor Mayoral Perales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 24

El señor **MAYORAL PERALES**: Muchas gracias.

Intervengo en el mismo sentido que el interviniente anterior. Creo que es muy importante en el futuro que tenemos por delante reforzar y garantizar las rentas del trabajo como un elemento dinamizador de la economía. Necesitamos acabar con las políticas de devaluación salarial y, sobre todo, con las políticas que han ido arremetiendo contra los procesos de negociación colectiva y el derecho a la libertad sindical de los trabajadores. Por eso considero muy importante que en todo el sector se garantice el cumplimiento de los convenios como política pública del ministerio en todos los ámbitos y en todas las empresas con las que mantiene relación, las públicas y las privadas. Creemos que esto se tiene que convertir en una prioridad para abordar el futuro; en primer lugar, por los derechos de los trabajadores, que es un elemento básico de justicia social, pero hay otro elemento que no hay que olvidar: los procesos de devaluación salarial son un lastre para la recuperación económica. Necesitamos justamente seguir el camino opuesto; necesitamos reforzar las rentas del trabajo frente a otras lógicas de concentración que no ayudan a que podamos salir de esta situación, ya que lo imprescindible es que el conjunto de la economía se dinamice y eso significa que necesitamos que esas rentas lleguen a la gente que las va a gastar en la tienda de la esquina y no a los que se las van a llevar a un paraíso fiscal.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Señor secretario, dice que yo he afirmado que la reducción de emisiones y el medio ambiente no son importantes. ¿Tiene la poca vergüenza de decir que yo he dicho eso cuando está todo en el archivo audiovisual? Creo que no me ha escuchado o no ha entendido nada de lo que he dicho. He hecho una larga exposición de combustibles alternativos que serían menos contaminantes que la electrificación y, además, he explicado el motivo y el porqué. De hecho, he dicho que su estrategia no favorece al medio ambiente. En absoluto he dicho lo que usted ha transcrito de mi intervención. También ha mezclado muy mal mi intervención porque luego ha hablado de China y de las instituciones de la globalización. Yo he mencionado a China para decir que traer un vehículo eléctrico a España supone que en China se han emitido grandes cantidades de CO₂, lo que no soluciona el problema ni favorece la descarbonización. No sé qué intervención habrá escuchado, pero la mía desde luego no. También dice que me lo haga mirar. Me ha dicho: Con todo el respeto le digo que se lo haga mirar. ¿Que yo digo que el Estado no tiene que existir? ¿Cuándo he mencionado yo la desaparición del Estado? ¿Me lo puede usted decir? Está haciendo afirmaciones totalmente falsas y mentiras sobre lo que yo he dicho. El Estado lo están haciendo desaparecer ustedes con sus políticas de sumisión al globalismo.

Y me habla de contradicción sobre la movilidad de los inmigrantes ilegales, que pedimos que no estén en Canarias pero ahora en la Península tampoco. Lo que nosotros pedimos es el cumplimiento de las leyes. En ningún momento ha habido contradicción, ni allí ni aquí. Lo que usted quiere es tergiversar el asunto, cuando la realidad es que bajo un salvoconducto de este Gobierno hay personas en situación de irregularidad sin pruebas sanitarias de ningún tipo circulando libremente por el territorio español, cuando los españoles están confinados en sus casas o con medidas muy restrictivas.

En cuanto a la contratación y las penalizaciones de Europa sobre los fondos europeos, cuando aparecen las irregularidades el Gobierno desaparece, ¿verdad? Dicen que ustedes no son los responsables de esas contrataciones. Respecto a Motril, me dice que sí están haciendo inversiones, pero yo no le he hablado de inversiones en general, sino concretamente de la licitación de la conexión ferroviaria con el puerto de Motril, con lo cual tampoco ha respondido a mi pregunta. ¿Sabe qué es lo peor? Que su Agenda 2030 va a afectar a la clase trabajadora. Desde luego, ya sabemos a quién no va a afectar porque imagino que en ese Pacto Verde del que tanto nos habla no entra el Falcon del señor presidente. Luego la que no está preocupada por el medio ambiente soy yo, según me ha dicho usted.

Ya hemos visto que Europa ha penalizado presupuestariamente a España y que España se ha quedado fuera de la red transeuropea de trenes nocturnos para conectar capitales europeas. Hay tramos que llevan diez años esperando a ser arreglados o construidos. Ni siquiera ha hecho el ademán de responder a Teruel y Granada, ni me ha respondido nada respecto a Aranda de Duero, Burgos, Soria o Baleares. Fíjese qué gran diversidad territorial y no me ha contestado. Señor secretario, dejen de engañar a la gente vendiendo una movilidad conectada para todos —y ya termino—, cuando es solo una tapadera para instalar una política globalista que no les sirve para nada. Son ustedes los que están haciendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 25

desaparecer el Estado, dejando en realidad la movilidad de lado e imponiendo por decretazo la tecnología que debemos utilizar en lugar de permitir, como ya le he dicho, que sean las tecnologías más eficientes las que se impongan.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Señor Saura, empezaba mi anterior intervención manifestándole que coincidimos en la necesidad de establecer una estrategia respecto de la movilidad. Además, le he dicho que en el trámite parlamentario nuestra voluntad es aportar en ese texto normativo, en esa nueva norma que será la ley de movilidad. Así pues, por nuestro lado no le va a faltar la mano tendida a la que usted hacía referencia para la búsqueda del acuerdo en esta materia tan importante. Por otro lado, habla usted de un pacto en relación con las infraestructuras y las inversiones. Y yo le decía antes que un pacto de Estado no tiene nada que ver con lo que ustedes han hecho, que es un pacto con los independentistas en cuanto al reparto territorial de las inversiones y, si no, pregunte usted en territorios como la Comunidad de Madrid, La Rioja o Navarra si consideran que la distribución se ha hecho con criterios de equilibrio territorial y de cohesión social. Le dirán que no porque en inversión por habitante están muy muy por debajo de la media.

Señor Saura, se ha referido a la financiación con los fondos extraordinarios del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y nos decía que la conservación de las carreteras no recibía fondos. Perdona, pero sí existen fondos con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia que van a ir a parar a la conservación y el mantenimiento de la red viaria o carreteras. Y mi grupo parlamentario le decía que estos son fondos extraordinarios para una coyuntura extraordinaria, con lo cual el resto del tiempo tendremos que seguir conservando nuestra red de carreteras y, por tanto, la estrategia de movilidad es algo permanente, algo mucho más trascendente que esta situación por la que, a consecuencia de la pandemia, vamos a recibir esa financiación europea.

En cuanto a la reducción de la oferta ferroviaria, señor Saura, convendrá conmigo que ha sido dispar; es decir, en el medio rural ha afectado mucho más que en el medio urbano. De hecho, la reducción se mantiene mucho más agravada en el medio rural —por eso hablaba de cohesión territorial anteriormente— y la desaparición de los trenes hotel es ya el extremo; es decir, ahí es que no se ha recuperado la oferta en ningún caso. Respecto al consenso con los transportistas para la imposición de peajes, me alegro, señor Saura, pero hágame el favor de señalárselo a sus compañeros navarros porque la señora Chivite ha puesto un peaje en las autovías navarras sin consenso de ningún tipo con los transportistas; espero que se establezca esa mesa de diálogo y el compromiso de consenso con el sector se haga realidad. Y respecto a la subida de las tarifas de AENA, el propio real decreto de la nueva normalidad establece que esos costes sanitarios se repercutirán en los recintos aeroportuarios en el actual DORA y en el siguiente marco regulatorio; con lo cual contradice lo que usted acaba de decir, señor Saura.

Finalizo manifestando lo que le he dicho antes, y es que la evolución y transformación del Mitma, que ustedes recogen en el eje 9, será para cambiarle el nombre porque es lo único que han hecho, una maniobra estética para seguir haciendo lo mismo; poca efectividad en las políticas de movilidad y mucho *marketing*, que es lo que a ustedes les sobra muchas veces.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor don César Ramos Esteban.

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

Yo voy a renunciar a contestar al diputado del Partido Popular y a entrar en debates sobre su relato, porque creo que hay un bien mayor y todos los que estamos aquí tenemos por delante una responsabilidad y también una oportunidad. Tenemos el gran reto de garantizar, con esta estrategia de movilidad, la movilidad habitual de los ciudadanos; la que sirve a la mayoría de los ciudadanos para ir a trabajar cada día. Los que estamos aquí tenemos la responsabilidad de garantizar la igualdad de oportunidades a partir de la planificación de las infraestructuras y de la regulación de los servicios del transporte en colaboración con comunidades autónomas, ayuntamientos y otros entes. Los que estamos aquí tenemos la obligación y la responsabilidad de trabajar para garantizar la cohesión territorial. Creo que, si lo hacemos bien y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 250

15 de diciembre de 2020

Pág. 26

llegamos a un gran pacto y nos ponemos de acuerdo en una serie de mínimos, después de muchos años con Gobiernos socialistas y con Gobiernos del Partido Popular, conseguiremos evitar una dinámica que se daba permanentemente, y es que los ciudadanos sentían frustración, cabreo y enfado al ver cómo muchas de las infraestructuras que aparecían en un plan no se cumplían porque era imposible presupuestariamente. Creo que tenemos que marcar una dinámica en la que todo esto quede atrás, en la que los ciudadanos crean de verdad que todos los que estamos aquí somos capaces de ponernos de acuerdo en las políticas que ellos necesitan, en las políticas que tienen que cambiar su vida, en las políticas que tienen que permitir que todos se sientan con las mismas oportunidades.

Tenemos esa responsabilidad y, por ello, renuncio a entrar en debate con el Partido Popular; creo que es mucho más importante tener la capacidad de consensuar un gran pacto y una estrategia de movilidad, que sirva a los ciudadanos de este país y para las estrategias que tienen que garantizar la igualdad de todos.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Para terminar, tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Saura García): En realidad voy a utilizar en mi última intervención, de manera breve, el argumento central que ha dado el señor Ramos, el portavoz socialista, y es que el bien común a preservar es esa estrategia de movilidad y, más concretamente —si me lo permite el señor Ramos—, un acuerdo político; ese es el bien a preservar. En ese sentido, agradezco al señor Lorite que, en su segunda intervención —probablemente no le haya entendido bien en la primera y en esta ya me ha quedado bastante más claro—, haya manifestado que el Grupo Popular está dispuesto a hablar de un acuerdo en materia de movilidad y de transporte y, por lo tanto, creo que esa es una buena noticia y recojo el guante. Usted hablaba de la mano tendida y yo recojo el guante. Por tanto, quiero agradecer las intervenciones de todos los grupos políticos, su actitud y esa búsqueda del consenso.

La portavoz de VOX ha utilizado la expresión «poca vergüenza». Yo no voy a entrar en ese debate y en esos conceptos...

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Por alusiones. Usted me ha dicho que me lo tengo que hacer mirar...

El señor **PRESIDENTE**: Disculpe, no tiene usted la palabra.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Por alusiones tengo derecho...

El señor **PRESIDENTE**: No, no tiene la palabra, no ha lugar, disculpe.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Saura García): Yo no voy a utilizar ese tipo de expresión porque creo que en el Parlamento cuando alguien tiene buenos argumentos, no necesita entrar en la descalificación personal. No tenemos por qué compartir los mismos argumentos y esa es la grandeza de la democracia, que no pensamos igual, pero somos capaces de ponernos de acuerdo. Cuando uno tiene argumentos no tiene que utilizar expresiones de ese tipo; expresiones como que este secretario de Estado que les habla tiene poca vergüenza, y no voy a contestarle a mucho más.

En definitiva —y termino aquí—, quiero agradecerles todas sus intervenciones. Seguimos trabajando, el ministerio está abierto, tiene las puertas y las ventanas abiertas para seguir trabajando con todos ustedes, con todos los grupos parlamentarios, en la búsqueda de ese gran pacto nacional por el transporte y la movilidad.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Damos por concluida la sesión de hoy.

Eran las doce y diez del mediodía.