



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 47

3 de junio de 2020

Pág. 1

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ FERNÁNDEZ BLANCO

Sesión celebrada el miércoles, 3 de junio de 2020

ORDEN DEL DÍA

Comparecencias

- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000022)
Autor: GOBIERNO
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000055)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para explicar las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000069)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para presentar las líneas básicas de su Ministerio.
(Núm. exp. 711/000093)
Autor: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre las líneas generales de actuación de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000115)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 47

3 de junio de 2020

Pág. 2

- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000142)
Autores: GONZÁLEZ-ROBATO PEROTE, JACOBO (GPMX); MARÍN GASCÓN, JOSÉ MANUEL (GPMX); y ROS ALCAIDE, JUAN (GPMX)
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000156)
Autor: FERNÁNDEZ VIADERO, JOSÉ MIGUEL (GPMX)
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Trabajo, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000172)
Autor: CHINEA CORREA, FABIÁN (GPMX)
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000185)
Autor: EGEA SERRANO, JOAQUÍN VICENTE (GPMX)
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000191)
Autor: CATALÁN HIGUERAS, ALBERTO PRUDENCIO (GPMX)
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000206)
Autor: GONZÁLEZ MODINO, MARÍA PILAR (GPIC)
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para explicar las actuaciones llevadas a cabo desde el Ministerio en relación con la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
(Núm. exp. 711/000319)
Autor: GOBIERNO
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre las medidas que prevé impulsar su departamento, una vez que se decrete el final del estado de alarma activado por COVID-19, para facilitar el retorno a la normalidad e incentivar el tráfico aéreo, especialmente con los territorios extrapeninsulares, entre ellos Canarias, y contribuir a la recuperación del sector turístico.
(Núm. exp. 711/000233)
Autor: CLAVIJO BATLLE, FERNANDO (GPN)
- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre la gestión y planes de actuación de su Departamento con respecto a la crisis sanitaria y socioeconómica desatada por la pandemia de COVID-19.
(Núm. exp. 711/000281)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 47

3 de junio de 2020

Pág. 3

- Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre las medidas adoptadas y las que tiene previsto adoptar en materia de transporte durante la situación de desescalada y una vez haya finalizado el estado de alarma y la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
(Núm. exp. 711/000309)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

 - Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre el impacto que la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 y el estado de alarma están teniendo en el sector de la obra pública y la posibilidad de que las obras sean paralizadas o se proceda a la revisión de los plazos de ejecución.
(Núm. exp. 711/000313)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

 - Comparecencia del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para informar sobre la gestión de su Ministerio durante la crisis sanitaria provocada por el COVID-19.
(Núm. exp. 711/000320)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
-

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 47

3 de junio de 2020

Pág. 4

Se abre la sesión a las doce horas.

El señor PRESIDENTE: Señorías, se abre la sesión.

MINUTO DE SILENCIO EN RECUERDO DE LAS VÍCTIMAS DE LA PANDEMIA DEL COVID-19.
(Núm. exp. 542/000042)

El señor PRESIDENTE: Antes de empezar la sesión de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana quisiera pedirles que guardáramos un minuto de silencio en recuerdo de las víctimas de la COVID-19. Señorías, el recuerdo de los que ya no están nos tiene que servir de acicate para seguir caminando hacia delante. Comenzamos el minuto de silencio.

La Cámara, puesta en pie, guarda un minuto de silencio.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Quisiera también que la comisión expresara sus condolencias por las víctimas acaecidas ayer en Zamora, en mi tierra, en un accidente del Alvia Coruña-Madrid, en el que fallecieron dos personas. Quiero mostrar las condolencias a los familiares y toda la solidaridad con los implicados en el suceso, y esperamos que ya se les haya pasado el susto, porque fue gordo.

Antes de pasar a la comparecencia del ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, voy a dar la palabra al señor letrado para tener un control de los asistentes.

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

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor letrado

COMPARECENCIAS

- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000022)
AUTOR: GOBIERNO
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000055)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA EXPLICAR LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000069)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA PRESENTAR LAS LÍNEAS BÁSICAS DE SU MINISTERIO.
(Núm. exp. 711/000093)
AUTOR: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE ACTUACIÓN DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000115)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 47

3 de junio de 2020

Pág. 5

- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000142)
AUTORES: GONZÁLEZ-ROBATTO PEROTE, JACOBO (GPMX); MARÍN GASCÓN, JOSÉ MANUEL (GPMX); Y ROS ALCAIDE, JUAN (GPMX)
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000156)
AUTOR: FERNÁNDEZ VIADERO, JOSÉ MIGUEL (GPMX)
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRABAJO, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000172)
AUTOR: CHINEA CORREA, FABIÁN (GPMX)
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000185)
AUTOR: EGEEA SERRANO, JOAQUÍN VICENTE (GPMX)
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000191)
AUTOR: CATALÁN HIGUERAS, ALBERTO PRUDENCIO (GPMX)
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000206)
AUTOR: GONZÁLEZ MODINO, MARÍA PILAR (GPIC)
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA EXPLICAR LAS ACTUACIONES LLEVADAS A CABO DESDE EL MINISTERIO EN RELACIÓN CON LA CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19.
(Núm. exp. 711/000319)
AUTOR: GOBIERNO
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LAS MEDIDAS QUE PREVÉ IMPULSAR SU DEPARTAMENTO, UNA VEZ QUE SE DECRETE EL FINAL DEL ESTADO DE ALARMA ACTIVADO POR COVID-19, PARA FACILITAR EL RETORNO A LA NORMALIDAD E INCENTIVAR EL TRÁFICO AÉREO, ESPECIALMENTE CON LOS TERRITORIOS EXTRAPENINSULARES, ENTRE ELLOS CANARIAS, Y CONTRIBUIR A LA RECUPERACIÓN DEL SECTOR TURÍSTICO.
(Núm. exp. 711/000233)
AUTOR: CLAVIJO BATLLE, FERNANDO (GPN)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 47

3 de junio de 2020

Pág. 6

- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LA GESTIÓN Y PLANES DE ACTUACIÓN DE SU DEPARTAMENTO CON RESPECTO A LA CRISIS SANITARIA Y SOCIOECONÓMICA DESATADA POR LA PANDEMIA DE COVID-19.
(Núm. exp. 711/000281)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS Y LAS QUE TIENE PREVISTO ADOPTAR EN MATERIA DE TRANSPORTE DURANTE LA SITUACIÓN DE DESESCALADA Y UNA VEZ HAYA FINALIZADO EL ESTADO DE ALARMA Y LA CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19.
(Núm. exp. 711/000309)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE EL IMPACTO QUE LA CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19 Y EL ESTADO DE ALARMA ESTÁN TENIENDO EN EL SECTOR DE LA OBRA PÚBLICA Y LA POSIBILIDAD DE QUE LAS OBRAS SEAN PARALIZADAS O SE PROCEDA A LA REVISIÓN DE LOS PLAZOS DE EJECUCIÓN.
(Núm. exp. 711/000313)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, PARA INFORMAR SOBRE LA GESTIÓN DE SU MINISTERIO DURANTE LA CRISIS SANITARIA PROVOCADA POR EL COVID-19.
(Núm. exp. 711/000320)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos al orden del día, que es la comparecencia del ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Vamos a tramitar de forma acumulada las solicitudes. Les voy a leer la solicitud del Gobierno, que dice: Comparecencia del ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, don José Luis Ábalos Meco, para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. Con este enunciado hay once peticiones de comparecencia: del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, del Grupo Parlamentario Nacionalista, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, del Grupo Parlamentario Mixto, señores González-Robatto, Marín Gascón y Ros Alcaide; señor Fernández Viadero, señor Chinea Correa, señor Egea Serrano y señor Catalán Higuera, y por el Grupo Izquierda Confederal, senadora González Modino. A continuación, hay tres peticiones que voy a agrupar con la solicitada por el Gobierno, cuyo texto dice así: Comparecencia del ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, don José Luis Ábalos Meco, para explicar las actuaciones llevadas a cabo desde el ministerio en relación con la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19. Con esta literalidad de solicitud de comparecencia del Gobierno hay otras dos peticiones: del Grupo Parlamentario Ciudadanos y del Grupo Parlamentario Popular. También incluimos en el orden del día otras tres peticiones que tienen mucho que ver con este segundo grupo de petición de comparecencias. La primera es del Grupo Parlamentario Nacionalista, señor Clavijo, que dice: Para informar sobre las medidas que prevé impulsar su departamento una vez que se decreta el final del estado de alarma activado por la COVID-19, para facilitar el retorno a la normalidad e incentivar el tráfico aéreo, especialmente con los territorios extrapeninsulares, entre ellos Canarias, y contribuir a la recuperación del sector turístico. La segunda es del Grupo Parlamentario Popular, números 309 y 313. La primera dice: Comparecencia del señor ministro sobre las medidas adoptadas y las que tiene previsto adoptar en materia de transportes durante la situación de desescalada y una vez finalizado el estado de alarma y la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19. La segunda es para informar sobre el impacto que la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y el estado de alarma están teniendo en el sector de la obra pública y la posibilidad de que las obras sean paralizadas o se proceda a la revisión de los plazos de ejecución.

Para dar respuesta a estas diecisiete peticiones de comparecencia, tiene la palabra el señor ministro.

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

Señor presidente, señorías, comparezco ante la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Senado para informar, en primer lugar, sobre las líneas generales de la política del departamento previstas para la actual legislatura y, en segundo lugar, para explicar las actuaciones llevadas a cabo por el ministerio en relación con la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19. Lo hago a petición propia, pero también a petición de los grupos, tal y como ha indicado el presidente.

Antes de entrar en el contenido de la comparecencia, quiero expresar todo el apoyo del Gobierno y del ministerio que dirijo en particular a quienes han perdido a sus seres queridos o se han visto afectados de cualquier forma por esta pandemia. De igual manera, quiero manifestar nuestro agradecimiento a todos los trabajadores y trabajadoras, muchos de ellos empleados públicos, que han estado y siguen estando en primera línea para dar lo mejor de sí mismos tanto para vencer al virus como para mantener la actividad de nuestra sociedad. Quiero hacer especial mención de todos los trabajadores del sector del transporte, que están manteniendo con gran profesionalidad la actividad indispensable que necesita nuestro país. Del seguimiento y la gestión de todas estas actuaciones relacionadas con la COVID-19 hablaremos en la segunda parte de esta comparecencia.

También quisiera referirme al descarrilamiento que se produjo ayer en el Alvia Ferrol-Madrid, entre Carbajales y La Hiniesta, en Zamora, por la colisión con un vehículo que cayó desde un paso superior a la vía y que produjo el fallecimiento del conductor de este vehículo y de uno de los maquinistas, a cuyas familias quiero transmitir mi pésame, así como mi deseo de pronta recuperación para el otro maquinista afectado.

Comienzo con el primer bloque, el dedicado a las líneas generales de la política del departamento. Sin lugar a dudas, nuestro deseo habría sido comparecer antes para tratar este tema, como ya hice en el Congreso, pero la crisis sanitaria lo ha aplazado. Como es obvio, esta crisis está condicionando, en algunos casos de manera muy notable, la consecución de los principales objetivos que nos marcamos para esta legislatura, pero su esencia permanece intacta, y en aquellos casos en los que hay cierta afección esperamos que las líneas de trabajo puedan ser retomadas lo antes posible.

Tal y como sus señorías saben, tenemos la responsabilidad de dos grandes áreas políticas: de un lado, el transporte y la movilidad, y de otro, la vivienda, todas ellas con un importante peso económico y social. En particular tienen gran trascendencia en la lucha contra el cambio climático, la cohesión social y el incremento de la productividad de nuestra economía. Difícilmente podremos tener éxito en la reorientación social, ambiental y modernizadora de España si no acertamos en la reorientación de las políticas de este departamento. Durante esta crisis sanitaria hemos sufrido mucho, pero podemos ver resultados. La intensa actuación del ministerio en materia de transportes y movilidad, que relataré más adelante, ha sido clave para salvar vidas. La seguridad sanitaria y la reducción del número de contagios es una de las bases fundamentales para garantizar la recuperación.

Para una recuperación económica rápida, sólida e inclusiva, el Gobierno de España está elaborando un plan de inversión y reformas a dos años vista que va a conectar los objetivos de largo plazo de la economía española, como es el cambio del modelo productivo, con la creación de actividad económica y del empleo a corto plazo. Todo ello alineado con los objetivos de política económica de la Unión Europea y el Plan de recuperación europeo.

En dicho plan de inversión y reformas, el ministerio que dirijo tiene que tener un papel importante. En el contexto de ese nuevo plan hay políticas que tienen un gran efecto tractor sobre la actividad económica y que se enmarcan en algunas de las propuestas que hemos trasladado ya para intentar abrir paso en el Plan de reconstrucción europeo. En concreto planteamos cuatro bloques: el primero tiene que ver con el acceso a la vivienda: el plan de alquiler de vivienda asequible, el plan de rehabilitación de edificios y eficiencia energética. El segundo bloque tiene que ver con un plan de impulso a la digitalización y la sostenibilidad de la cadena logística para el transporte y la distribución de mercancías. El tercero es un plan de choque de movilidad sostenible en los entornos urbanos y metropolitanos. Y finalmente un plan de choque de refuerzo de la seguridad y conservación de las infraestructuras y servicios de transporte.

Debo recordar que cuando llegué al Gobierno nos encontramos con grandes retos pendientes en el entonces Ministerio de Fomento. Como contrapunto a esta situación, en los dos años precedentes hemos trabajado intensamente en un contexto nada fácil —entre otras cosas porque tuvimos distintas convocatorias electorales el pasado año— para relanzar la política de transportes y vivienda. Fruto de este trabajo hemos alcanzado resultados que valoramos positivamente, entre los que quisiera resaltar algunos.

En primer lugar, en materia de planificación sentamos las bases para los instrumentos sobre los que se articulará la nueva legislatura, como contaré más adelante. Son la Agenda urbana y la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada. Por otro lado, pensando que el gran objetivo es el usuario,

hemos materializado nuestra apuesta por la movilidad como derecho, asegurando las inversiones necesarias para el mantenimiento del sistema en su conjunto con altos estándares de calidad, recuperando los mejores niveles de servicio para poder ofertar a nuestros usuarios la fiabilidad, frecuencia y puntualidad que demandan. En este sentido, liberamos los peajes de las autopistas cuyos contratos concesionales finalizaron, formalizamos el contrato de obligaciones de servicio público ferroviario y pusimos en marcha el Plan de renovación del material rodante del grupo Renfe. Hemos impulsado las actuaciones en materia de carreteras, con más de 200 kilómetros en servicio de nuevos tramos, duplicaciones, acondicionamientos o variantes, entre las que me quiero referir a la variante de Vallirana, el acondicionamiento de la N-232, en Ráfales, o la autovía en el puerto del Monrepós, en Huesca.

En ferrocarriles hemos reorientado las inversiones ferroviarias hacia la conservación y las cercanías, como la modernización integral del túnel de Recoletos, en Madrid, o las numerosas actuaciones en el ámbito de Rodalíes. Asimismo hemos promovido los corredores ferroviarios, las mejoras en el servicio y en la red convencional. En particular hemos puesto en servicio la variante de Camarillas, el AVE a Granada, el ERTMS de la línea Valladolid-León; hemos recuperado el servicio ferroviario entre l'Alcúdia y Moixent y el tramo del corredor mediterráneo entre la variante de Vandellós y Camp de Tarragona. Se ha puesto en marcha la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, ordenando la entrada de nuevos operadores con el fin de facilitar el acceso a la red de toda nuestra población, incrementando la frecuencia y optimizando la enorme inversión realizada en alta velocidad, con criterios de máxima eficiencia y de excelencia en el servicio. Hemos conseguido desbloquear e impulsar con actuaciones ya en marcha el estratégico proyecto de la estación de Chamartín y su entorno; actuación que lleva bloqueada décadas y que permitirá crear la mejor terminal ferroviaria para la movilidad del siglo XXI. Y hemos hecho posible el incremento de las subvenciones al transporte aéreo y marítimo de los territorios no peninsulares con el resto del territorio nacional.

Otro importante aspecto es el de la seguridad. En este caso presentamos un exhaustivo informe en materia de seguridad, con cerca de 60 iniciativas concretas. En el caso de las carreteras, hemos realizado numerosas actuaciones de conservación e inspección de puentes; rebajado los peajes en las autopistas radiales, que han pasado al Estado, e implementado bonificaciones a vehículos pesados en autopistas. Igualmente estamos impulsando la adopción de los túneles viarios que pertenecen a la red transeuropea y a la directiva de seguridad en túneles.

Asimismo hemos dado a la vivienda la prioridad que merece, favoreciendo el acceso social y creando el marco imprescindible para mejorar la calidad de nuestras ciudades y hogares, lo que se ha concretado en la instrumentación, ejecución y mejora de los programas de ayudas previstos en el plan estatal, la aprobación de la Agenda Urbana Española y las reformas recogidas en el Real Decreto Ley de medidas urgentes para mejorar el acceso a la vivienda y favorecer el alquiler asequible, que ha reequilibrado los derechos del inquilino y del propietario y que introdujo más de 20 medidas que dan mayor seguridad y garantía a los inquilinos, amplía la duración de los contratos existentes y establece un tope máximo de incremento de la renta conforme al IPC. También está el diseño de un plan de medidas para impulsar la oferta de vivienda en alquiler social o asequible, que desarrollaremos en esta legislatura y en el que tiene un papel destacado el Plan 20 000 viviendas; y la mejora de la regulación técnica de la edificación en materias tan importantes como la eficiencia energética.

Por otra parte, abordamos la última fase para culminar la regulación del régimen jurídico de la estiba en aras de facilitar la transformación del sector, garantizando al mismo tiempo los derechos de los trabajadores y el cumplimiento de los principios establecidos por la Comisión Europea. Asimismo hemos aprobado una regulación del arrendamiento de vehículos con conductor para garantizar el adecuado equilibrio de la oferta y la demanda de servicios de transporte urbano en vehículos de turismo.

Para cerrar este breve balance me gustaría indicar que con carácter general hemos dado un impulso a las inversiones, cerrando el ejercicio de 2019 con un incremento de más del 80 %, tanto en licitaciones como en adjudicaciones de proyectos de inversión.

Para esta legislatura, el presidente del Gobierno nos marcó cinco grandes transformaciones que debe encarar España en el nuevo Gobierno de coalición: Primera, robustecer nuestra economía adaptándola a la revolución científica y tecnológica y generar empleo de calidad. Segunda, propiciar la cohesión territorial de nuestro país en función del entendimiento y el equilibrio territorial. Tercera, promover la justicia social y amparar a nuestros compatriotas dotados de menos recursos. Aquí quiero hacer, si me permiten, una mención al ingreso mínimo vital, un hito histórico para nuestro Estado del bienestar; ha sido una medida aprobada la semana pasada, de alto impacto, que acerca a nuestro país a los sistemas de bienestar más avanzadas de Europa. La cuarta transformación es encarar la emergencia climática, tal y como declaramos

el pasado 21 de enero, y llevar a cabo la transición ecológica justa de nuestra economía. Y por último, pero no menos importante, alcanzar la plena igualdad real de la mujer y de todas las personas que aún hoy soportan cualquier tipo de discriminación en sus vidas.

En su discurso de investidura, como consecuencia de esta reorientación, el presidente nos marcó de manera concreta dos grandes cuestiones sobre las que debemos trabajar en este departamento. Por un lado, la movilidad sostenible, y por otro, la vivienda. Para lograr los objetivos anteriores es fundamental reorientar la política de infraestructuras del transporte hacia la movilidad sostenible y poner en marcha una política de vivienda ambiciosa a mayor escala y sostenible en el tiempo. De ahí que la nueva denominación del Ministerio de Fomento haya pasado a ser Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, porque refleja mejor las prioridades que nos hemos marcado como Gobierno. Hasta hace muy poco, a este departamento se le ha asociado tradicionalmente más como un ministerio constructor de infraestructuras, ligado a su carácter dinamizador de la economía y a su repercusión territorial, que como un proveedor de políticas públicas para el día a día de los ciudadanos. Este enfoque tenía sentido hace un siglo o unas décadas, pero hoy no refleja bien nuestra misión. De hecho, lo hemos podido ver durante la gestión de las crisis del coronavirus, en la que la política de transporte y de ayudas a la vivienda está teniendo gran protagonismo.

La nueva denominación del ministerio, más contemporánea y ajustada a los retos del momento, nos homologa con los países de nuestro entorno y simboliza esta nueva orientación. Ello implica poner al usuario en el centro de la política de infraestructuras del transporte y, por consiguiente, priorizar las cercanías, la intermodalidad y la innovación tecnológica. Inversión sí, toda la que sea posible, pero inversión social y medioambientalmente sostenible. Este ministerio seguirá siendo también el ministerio de la inversión territorial, pero con un enfoque más orientado a las necesidades reales de las personas y del sector productivo como palanca fundamental en la generación de valor.

En particular, no podemos hablar de transportes sin tener una idea de ciudad compacta y humanizada que minimice las necesidades de movilidad. Por ello, el primero de los grandes instrumentos que estructurará la gestión del departamento será, como les decía al comienzo de esta intervención, la Agenda urbana, en torno a la que se articularán todas las políticas en materia de vivienda; es el documento estratégico que recoge la visión más actual de las ciudades y de los espacios urbanos de acuerdo con los criterios de la Agenda 2030. Las palancas que determinarán un mayor bienestar en nuestras ciudades están muy ligadas a vectores como la movilidad, la rehabilitación y la regeneración urbana, un precio de la vivienda asequible y la economía urbana.

La Agenda urbana apuesta por un modelo territorial y urbano que se inspira en el principio del desarrollo territorial y sostenible que establece la legislación estatal sobre suelo y rehabilitación urbana. Se trata de un principio necesario para la esperada transición económica, ecológica, social y cultural de las ciudades. Aquí vamos a impulsar su implementación efectiva a nivel municipal, que es el más relevante, y visibilizaremos la metodología y la forma de realizarla para todas las administraciones locales que quieran comprometerse con el Plan de acción de la Agenda Urbana Española.

Nuestra ambición es ser el ministerio de las ciudades. En este sentido, el Estado seguirá avanzando en materia de colaboración y cooperación con las administraciones territoriales que ejercen las competencias en estas materias en comunidades autónomas y entidades locales, dando la relevancia que merecen a las comisiones multilaterales y conferencias sectoriales. Un ejemplo de esto es el acuerdo para la creación del Foro Ciudades con la Federación Española de Municipios y Provincias el pasado mes de febrero, con el objetivo de reforzar la relación bilateral con los municipios en materia de Agenda urbana, que permitirá poner en común la implementación de las agendas urbanas locales y ser un lugar de encuentro donde compartir criterios y experiencias.

Por eso, en el ministerio nos haremos cargo de las subvenciones tanto para movilidad como para el desarrollo urbano sostenible, que actualmente tramita el Ministerio de Hacienda. Ejerceremos el liderazgo con estrategias globales que tengan un impacto en el territorio y en las poblaciones, poniendo al sector en la vanguardia de las energías renovables y la eficiencia energética y la sostenibilidad. Se trata de poner en práctica el Plan de acción de la Agenda Urbana Española que desarrollará medidas concretas para conseguir los objetivos marcados.

Para impulsar este plan de acción será necesario desarrollar iniciativas que den agilidad y seguridad jurídica a la gestión urbanística, para intentar, por ejemplo, simplificar y reducir los tiempos de tramitación de planeamientos urbanísticos y licencias de obra o impulsar la digitalización en esta materia con el objeto de favorecer la transparencia y la eficacia en la gestión pública.

Trabajaremos con una política de vivienda ambiciosa a una escala mayor y sostenible en el tiempo para recuperar lo antes posible el tiempo perdido. Esta nueva política de vivienda tiene que cimentarse sobre un conjunto de medidas además del control de precios en el que estamos trabajando. Vamos a

reorientar los programas de ayudas del Plan estatal de vivienda y vamos a desarrollar dos planes estatales diferenciados para que ambos recojan medidas de diferentes alcances y con un marcado carácter social: en primer lugar, un plan de rehabilitación, con el objetivo de promover la rehabilitación edificatoria, así como actuaciones de regeneración y renovación urbana y rural que sirvan además como palanca para la creación de empleo. Y, en segundo lugar, otro plan de acceso a la vivienda para promover el alquiler, la promoción de vivienda asequible y el fomento y mantenimiento del parque público de vivienda.

A estos planes se sumará el impulso de acciones para favorecer la oferta de vivienda en alquiler asequible, como he comentado con el Plan 20 000 viviendas, buscando fórmulas de colaboración público-privada, mediante modelos de derechos de superficie o concesiones administrativas que fomenten la oferta de vivienda asequible y movilizándolo suelo público, empezando con los departamentos y organismos públicos de la Administración General del Estado.

En relación con los derechos, por primera vez en la historia democrática de España estamos trabajando en una ley de vivienda estatal que vamos a presentar este año y que contribuirá a garantizar la igualdad de todos los españoles en su derecho a acceder a una vivienda digna y adecuada. El objetivo es regular aspectos tales como la provisión de viviendas por parte de los poderes públicos como un servicio público de interés general, el blindaje de la función social que debe cumplir la vivienda o establecer mecanismos para impedir la enajenación de los parques públicos de vivienda, evitando prácticas del pasado que no podemos permitir que vuelvan a repetirse.

En esta misma dirección, estamos desarrollando actuaciones para obtener más información acerca del mercado de la vivienda en alquiler y las características de la demanda para dotar de transparencia a este mercado. En breve presentaremos los resultados del sistema estatal de índices de referencia del precio del alquiler de vivienda previsto en el Real Decreto Ley 7/2019, en el que estuvimos trabajando. Estaba listo para su presentación, pero coincidió con la plena expansión del virus. Ahora que estamos ya controlando la pandemia lo haremos público.

También vamos a desarrollar líneas de trabajo para establecer nuevas herramientas con el objeto de ofrecer más datos sobre el alquiler que permitan un seguimiento más preciso y actual del mercado sobre la base de la mejora y digitalización de los procesos y de la información disponible por parte de los diferentes agentes e instituciones, siendo esencial la colaboración entre los diferentes niveles de la Administración.

El derecho a la vivienda digna es un derecho nuclear del que se deriva el disfrute de otros derechos básicos. Lo grave es que un derecho crucial se haya gestionado exclusivamente como un bien de mercado hasta convertirse en un problema transversal, un problema social cuya prevalencia amenaza los proyectos vitales de decenas de miles de jóvenes que no pueden independizarse ni formar una familia.

El real decreto de medidas urgentes de 2019 revirtió la reforma de 2013, que disparó los precios del alquiler, y está permitiendo estabilizar el mercado del alquiler, limitar las subidas de precios y reducir los lanzamientos de desahucios. Un problema social extraordinario requiere administraciones audaces que tomen medidas igualmente excepcionales. Vamos a plantear medidas que tienen que ver con el mercado del alquiler una vez oigamos a los agentes, a las organizaciones sociales, a las administraciones públicas y al sector privado.

Por último, para cerrar este bloque de la intervención, este planteamiento estratégico hace pertinente la elaboración de una ley de arquitectura y calidad en el entorno construido, que elevará a rango legal la calidad de nuestros edificios y nuestras ciudades, como base de la convivencia y de mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos, en cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible que ya hemos comentado. Sobre la base de esta iniciativa legislativa, impulsaremos con mayor ambición el fomento y promoción de la arquitectura, el urbanismo y la calidad del entorno construido, poniendo en marcha un museo nacional para la promoción y difusión de la arquitectura y el urbanismo españoles que vele por estos principios.

El segundo instrumento que nos permitirá articular la política del departamento será el que hemos denominado como estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada. La estrategia será el marco general para hacer avanzar las políticas de movilidad en la línea de reorientación que antes indicaba. La estrategia parte de una concepción de la movilidad como un derecho de los ciudadanos y un elemento de cohesión social, de crecimiento económico y de competitividad y con principios claros, entre los que quiero destacar tres: concebir la movilidad como una herramienta de la política económica general, ya que debe contribuir al crecimiento de la productividad, a la descarbonización y a la cohesión social; actualizar y reorientar las prioridades de inversión pública en materia de infraestructuras de transporte, priorizando la seguridad, la conservación, la movilidad cotidiana, la intermodalidad y la introducción de tecnología

y digitalización para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes; e incluir principios de transición justa. Ni colectivos ni sectores productivos ni territorios pueden quedar atrás.

Los objetivos de la estrategia se complementarán con otras cuestiones transversales, tales como la necesidad de gestionar la creciente despoblación del mundo rural, el fomento del turismo sostenible y el necesario impulso de una industria española asociada a la movilidad descarbonizada. Las políticas de movilidad tienen un carácter transversal, ya que todas las administraciones territoriales tienen competencias en materia de movilidad. Por ello, la estrategia se concibe con un enfoque integrador de todas las acciones que desarrollen unas y otras administraciones mediante los oportunos instrumentos de coordinación y cooperación.

Para dar respuesta a los retos del siglo XXI relativos a movilidad y agenda urbana, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana afronta el reto de su transformación interna. El cumplimiento de su misión requiere ineludiblemente la adaptación de la cultura de su organización, tradicionalmente encaminada a dar respuesta a las necesidades de un ministerio constructor de infraestructuras, como les comentaba antes, para convertirlo en una organización interconectada y abierta, que actúe de forma coordinada con los responsables de las restantes políticas sectoriales vinculadas a la movilidad y con las administraciones territoriales bajo los principios del gobierno abierto, que son transparencia, colaboración y participación pública.

Dentro de la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada, uno de los puntos en los que estamos trabajando es en la elaboración de la ley de movilidad sostenible y financiación del transporte urbano, cuyo anteproyecto prevemos poder presentar a finales de este año. Queremos que esta ley establezca normas y procedimientos claros para seleccionar inversiones, fijar la financiación del transporte público, resolver las inconsistencias del modelo viario, profundizar en la normativa de seguridad, fijar principios y responsabilidad de colaboración entre administraciones y avanzar en sostenibilidad financiera de las infraestructuras del transporte, entre otros aspectos clave para nuestro país. Pero es importante tomar conciencia del punto en que nos encontramos, pues se han heredado una serie de compromisos planteados que solo en infraestructuras terrestres, viarias y ferroviarias sea acercan a los 80 000 millones de euros. Por ello, esta ley, que ya tienen países de nuestro entorno, como Francia, debería resultar de un acuerdo muy amplio. Debe ser la lanzadera que permita a nuestro país transitar de sus políticas de infraestructuras y servicios del transporte del siglo XX hacia una política de movilidad segura y sostenible, económica y medioambiental del siglo XXI. Hablamos ya en todo este tiempo de un pacto de Estado por la movilidad. Creo que interesa a los españoles, y nos esforzaremos en alcanzarlo junto con las fuerzas políticas que estén dispuestas a ello.

De forma integrada en esta estrategia de movilidad, estamos desarrollando los instrumentos de planificación pendientes de los distintos modos de transporte, porque es muy importante trabajar con una planificación rigurosa. Así, estamos poniendo en carreteras el plan estratégico; en ferrocarriles, la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias; en puertos, el nuevo marco estratégico; en aeropuertos, el nuevo DORA 2022-2026; y en navegación aérea, el nuevo Plan de vuelo 2025 de Enaire. Seguiremos trabajando, además, en el proceso de liberalización ferroviaria, donde debemos estar satisfechos por la alta participación y la elevadísima demanda para optar a los paquetes definidos en la oferta de capacidad que realizamos, que sin duda ha resultado más que atractiva. El éxito de este proceso es el camino para rentabilizar unas infraestructuras que han supuesto una gran inversión, pero que están infrautilizadas, al tiempo que se beneficiará también el usuario, que podrá acceder a más y mejores servicios y, desde luego, a unos precios más bajos. Asimismo, permitirá que la movilidad sea medioambientalmente más sostenible.

El procedimiento de adjudicación de capacidad marco ha culminado recientemente con la firma de los correspondientes acuerdos marco entre el Administrador de infraestructuras y los distintos operadores que han resultado adjudicatarios, lo que marca, sin duda, un hito fundamental en el proceso de la liberalización ferroviaria del país y que, además, supone un éxito por el hecho de que van a coexistir tres operadores distintos en la misma red. También en cercanías hemos destacado la importancia de estos servicios como elemento esencial en el sistema de transporte colectivo, y, por ello, impulsaremos un nuevo plan de cercanías 2020-2025 que integre y optimice los planes ya en ejecución.

El último objetivo es reducir el número de incidencias e incrementar así la calidad percibida por los usuarios. Para ello, planteamos cuatro objetivos. El primero, mejorar la puntualidad, la fiabilidad de la información en tiempo real; el segundo, disponer de servicios para cada vez más personas; el tercero, la accesibilidad universal y la calidad del servicio; y el cuarto, facilitar la movilidad antes y después del viaje.

Otro importante hito de la legislatura será la adaptación a la nueva regulación del paquete de movilidad de la Unión Europea, lo que va a suponer una reforma normativa de calado para los profesionales del transporte por carretera tanto en España como en el resto de la Unión Europea en los próximos años,

puesto que mejorarán las condiciones laborales, modificará y garantizará un mejor control de las normas especiales en el transporte internacional y actualizará las disposiciones sobre el acceso al mercado del transporte.

Por lo que se refiere a la seguridad, tenemos el convencimiento de que nuestras infraestructuras son seguras, pero debemos ser críticos para su mejora. Por ello, el pasado año presentamos a principios de febrero, ante el Consejo de Ministros, un informe exhaustivo que abarcaba la seguridad del transporte e infraestructuras y el mantenimiento y la afección al cambio climático, entre otros aspectos relevantes. Debemos continuar desarrollando los ejes estratégicos de este plan de acción para la mejora de la seguridad, integrándolos dentro de nuestra estrategia de movilidad, como ya antes he comentado.

También hemos puesto en marcha el anteproyecto de ley para la creación de una autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, que hasta ahora están separados. Con este texto queremos dar cumplimiento a uno de los puntos que contenía el informe, al que antes me he referido, que es la transformación de las comisiones de investigación técnica de accidentes actualmente existentes.

En materia de cambio climático, vamos a trabajar con el objetivo de alcanzar una movilidad de bajas emisiones y reducir su contaminación atmosférica y acústica. No olvidemos que, actualmente, el sector del transporte es el responsable de más de un cuarto de las emisiones totales de gases de efecto invernadero y es la principal causa de contaminación atmosférica en los núcleos urbanos de Europa. En este sentido, tenemos que fomentar otros modos de transporte menos contaminantes, como es el caso mismo de la bicicleta, de la que hoy, precisamente, celebramos el día mundial. Para ello, vamos a desarrollar un plan de fomento de su uso instalando aparcabicis en las estaciones de cercanías. Además, próximamente vamos a reunirnos con los integrantes de la Mesa de la bicicleta. Entre otras medidas, para el cumplimiento de este objetivo también estamos impulsando un proyecto fruto de la innovación, pero que ya se materializado, con una visión muy ambiciosa, que es la instalación de puntos de carga de coche eléctrico en las estaciones ferroviarias o cualquier punto próximo a la red ferroviaria, lo que posibilitará la recarga de vehículos eléctricos aprovechando, además, la energía generada en el frenado de los trenes, en esa visión integradora del transporte multimodal más sostenible.

Vamos a acometer una apuesta decidida por el impulso a la transformación digital como instrumento imprescindible para la creación de una cultura de los datos y el conocimiento, así como para poner en marcha los procedimientos de coordinación de administraciones y agentes imprescindibles para el éxito de las políticas que he enumerado hasta ahora, para lo que hemos puesto en marcha un plan de transformación digital.

Una vez vistos los principales objetivos generales, si me permiten, voy a repasar, de manera muy breve, objetivos particulares previstos en los diferentes sectores de actividad del departamento. Comienzo por las carreteras. Seguiremos trabajando en la ejecución de las obras ya iniciadas, así como en las actuaciones en fase de estudio y proyecto, priorizando la atención a la conservación y al mantenimiento de la infraestructura, así como en la culminación de aquellos corredores fundamentales dentro de las necesidades de movilidad de los ciudadanos. Asimismo, seguiremos explorando aquellas fórmulas de colaboración con el sector privado mediante contratos de concesión que permitan abordar actuaciones prioritarias, pero siempre salvaguardando la viabilidad futura de estas fórmulas. En estos meses hemos avanzado para cerrar con el Ministerio de Hacienda y las autoridades europeas, en concreto con Eurostat, un modelo que equilibra los riesgos y que posibilitará desarrollar proyectos concretos en breve plazo.

En el caso de las infraestructuras ferroviarias, de manera análoga a lo que sucede en el caso de las carreteras, la seguridad es uno de los pilares básicos, por lo que priorizaremos la conservación de la red, la reposición de sus activos y la adaptación a los efectos del cambio climático. Asimismo, seguiremos impulsando los trabajos para completar los grandes ejes de alta velocidad en marcha, como la conexión con Galicia, Murcia, la Y vasca, Asturias, Burgos, el eje Plasencia-Badajoz o el corredor mediterráneo. Otra cuestión primordial es continuar acometiendo las mejoras de accesibilidad en estaciones, porque no entendemos la movilidad si esta no es inclusiva y universal. En el caso de las infraestructuras ferroviarias, prestaremos especial atención a las mercancías, donde el ferrocarril se caracteriza por su alta capacidad, seguridad y menor impacto ambiental que otros modos de transporte y que, en estos momentos, está absolutamente infrautilizado. También hemos querido reforzar la estructura del ministerio en materia ferroviaria con el fin de hacer frente tanto a los desafíos del futuro que han surgido en el contexto del espacio ferroviario único europeo, como son el nuevo proceso de liberalización del transporte ferroviario de viajeros y la adaptación al cuarto paquete ferroviario, como los que supone el marco de la nueva política de transportes y movilidad del ministerio. En el caso de los servicios ferroviarios, hemos puesto en marcha el

Plan estratégico de Renfe 2019-2023-2028, que es un auténtico plan de transformación para adaptarnos a los tres grandes retos de los próximos años: la mejora de la calidad en cercanías y media distancia, competir en el mercado de transporte de viajeros de largo recorrido y pasar de tractorista a *logista* en el mercado de transporte de mercancías. Entre los elementos más relevantes que se encuentran dentro del plan estratégico que, obviamente, ahora vamos a actualizar, está la implantación de la nueva plataforma de movilidad Renfe as a Service (RaaS) y la internacionalización de la compañía. Otro importante aspecto en el que seguimos trabajando es la renovación del material rodante. En concreto, y pese al parón que se ha producido por la pandemia, puedo anunciar que en pocas semanas, desde luego antes de agosto, se va a producir la adjudicación del concurso de los trenes de ancho métrico para renovar el material de las antiguas líneas de Feve de Asturias, Cantabria, Galicia, Castilla y León y Euskadi. Por último, en lo que respetar a Renfe, en breve plazo vamos a poner en marcha la nueva página web, más intuitiva, más accesible y más eficaz para todo el mundo.

En el ámbito portuario, vamos a llevar a cabo dos importantes mejoras normativas: por un lado, la adaptación al Reglamento europeo de servicios portuarios y, por otro, también verá la luz el reglamento de explotación y policía de los puertos de interés general. Dentro de la nueva economía verde, estamos avanzando en la iniciativa para dotar de suministro eléctrico a los buques atracados para evitar emisiones al apagar sus motores auxiliares. Asimismo, en relación con la nueva economía 4.0, lanzaremos en breve la primera convocatoria oficial del Fondo Puertos 4.0. También en este sentido, el sistema portuario participa en la iniciativa simple del ministerio, que consiste en una plataforma para el intercambio de datos entre operadores de los diferentes modos de transporte y con la administración. Estamos trabajando para la puesta en marcha de un plan de inversiones productivas que movilizará 4000 millones de euros en cinco años. Asimismo, continuaremos mejorando las conexiones ferroviarias y viarias a nuestros puertos, con una cofinanciación con cargo al Fondo financiero de accesibilidad terrestre en la legislatura de 426 millones de euros. Para finalizar las cuestiones marítimas, quiero recordar el papel esencial que se desarrolla en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar. En esta línea, el pasado mes de diciembre se aprobó el nuevo plan de actuación, que determina las líneas estratégicas en torno a las cuales se desarrollará la actividad de Salvamento Marítimo en el periodo 2019-2021.

En lo que respecta a Aena, a pesar de la considerable disminución de actividad, que ha sido casi total, y de algunas previsiones que apuntan a que la recuperación de los niveles del tráfico aéreo que tuvimos en 2019 no se producirán, como dicen algunos, hasta 2022 o incluso 2023, sin embargo, el gestor aeroportuario mantiene vigentes sus compromisos de inversión del primer periodo DORA 2017-2021. Por ello, Aena va a reactivar las inversiones paralizadas por la declaración del estado de alarma como consecuencia de la COVID-19, aunque en algún caso puede haber retraso de inversiones previstas para 2020, que pasarán a 2021. Además, Aena sigue considerando que los grandes proyectos de ampliación, previstos para el segundo Dora 2022-2026, principalmente las considerables inversiones previstas para las ampliaciones de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, seguirán siendo necesarios, aunque los efectos de la crisis de la COVID-19 sobre el volumen de pasajeros en los próximos años puede llevar, como les decía, a que el plazo de inicio se dilate más allá de 2022. Aena también mantendrá vigentes sus principales líneas estratégicas, que pondrán el foco de atención en las actuaciones en materia de sostenibilidad e innovación. En lo que respecta a la sostenibilidad, los esfuerzos de Aena se centrarán en el impulso hacia una recuperación verde para el sector del transporte aéreo, priorizando aspectos como la reducción de la huella de carbono, la minimización del impacto acústico, la eficiencia energética, el uso de energías renovables y la protección de la biodiversidad, entre los que se encuentra el Plan fotovoltaico. Por otro lado, la innovación y el uso de las tecnologías serán las herramientas principales que permitirán a los aeropuertos y al transporte aéreo, en general, afrontar los retos de los próximos años en la época post-COVID. Este reto implicará desarrollar una nueva forma de relacionarse con los pasajeros en un marco de nueva normalidad, en el que la transformación digital de los negocios tradicionales de los aeropuertos será fundamental.

Otras líneas de trabajo en materia de innovación y transformación digital son las iniciativas para el uso de drones en operaciones aeroportuarias de gestión y mantenimiento, las torres remotas y la digitalización de los procesos de relación con los clientes, sean internos o externos, que redunden en una mejora de su experiencia. Para finalizar este repaso por áreas de actividad, en el caso de la navegación aérea Enaire afronta cinco retos principales: facilitar la movilidad aérea con los más altos niveles de seguridad, contribuyendo a la mejora de la calidad de los servicios en puntualidad, la eficiencia y la sostenibilidad medioambiental; impulsar la implantación efectiva del cielo único digital europeo; aumentar la competitividad y convertirse en un operador global de servicios de navegación aérea; promover el desarrollo del sector de los drones; y, por último, seguir acometiendo la transformación cultural y la modernización de esta empresa.

Para ello, la principal herramienta de trabajo será el nuevo Plan estratégico 2020-2025, el conocido como Plan de vuelo 2025 al que me referí con anterioridad, y con el que Enaire se adaptará al nuevo escenario de la aviación y el transporte aéreo tras la COVID-19 y posicionará a nuestro gestor nacional de navegación aérea en el entorno internacional.

Por lo que se refiere a los servicios postales, me complace anunciarles que el Colegio de Comisarios de la Unión Europea adoptó el pasado 14 de mayo una decisión por la que se declara compatible con la normativa comunitaria la propuesta de Plan de prestación del servicio postal universal en España, que remitimos formalmente en diciembre del pasado año. El plan será tramitado por este ministerio con la máxima celeridad, de forma que pueda ser aprobado lo antes posible. Esto es algo que venimos esperando hace ya mucho tiempo y sobre lo que sus señorías han venido preguntando reiteradamente. De esta forma se asegurará una adecuada y estable financiación de las obligaciones que el Estado impone a Correos y Telégrafos en la prestación de este servicio, de manera que el cumplimiento de estas obligaciones no ponga en riesgo la viabilidad económica de Correos como empresa que compite en un mercado ya completamente liberalizado. Con ello pondremos fin al largo periodo de interinidad en el cumplimiento de los compromisos del Estado con Correos recogidos en la Ley postal y que no pudimos desarrollar hasta la fecha. Resolver satisfactoriamente la cuestión de las relaciones financieras entre el Estado y Correos es un asunto central para asegurar un servicio postal saneado y eficiente en España. A ello irán encaminados nuestros esfuerzos, porque somos conscientes de que un servicio universal de calidad es condición necesaria para un mercado postal moderno y eficiente.

Asimismo, este año se cumple el 150 aniversario de la creación del Instituto Geográfico Nacional, con motivo del cual vamos a retomar, cuando las circunstancias lo permitan, la realización de una serie de actos conmemorativos destinados a reforzar el conocimiento de la labor de esta institución por la sociedad. Desde esta institución continuaremos desarrollando e impulsando proyectos ya en marcha, de gran relevancia para la innovación y el avance científico en materia geográfica y cartográfica, que permitirán una importante mejora de los servicios que prestan. Permítanme que destaque entre ellos, por ejemplo, el refuerzo y ampliación de las capacidades del Centro para el Desarrollo Tecnológico, del Observatorio Especial de Yebes, la ampliación de las redes de vigilancia sísmica y volcánica y la puesta en marcha del sistema de alerta de tsunamis.

Finalmente, quisiera destacar la participación del Instituto Geográfico Nacional y del propio ministerio en los programas de la Unión Europea relacionados con los sistemas de navegación por satélite Galileo y Egnos o, por otro lado, en el Sistema de Observación de la Tierra, Copernicus, con los que se están desarrollando, por ejemplo, los proyectos de conducción autónoma o el control del impacto del cambio climático en nuestro territorio comunitario, entre otros muchos.

Concluyo ya este primer bloque, señorías, no sin antes volver a repasar los principales objetivos que nos hemos marcado para alcanzar una política moderna en materia de transportes, movilidad y agenda urbana, dentro de los que se enmarcan todas las actuaciones concretas que les acabo de enumerar, para los que sin duda se requiere la máxima implicación de todo el personal del ministerio y de sus empresas dependientes. La apuesta por la movilidad sostenible como derecho, como elemento de cohesión social y de crecimiento económico, lo que implica un cambio en el paradigma desde la infraestructura hacia el usuario del transporte; la seguridad de nuestras infraestructuras de transporte y de edificaciones y su adaptación al cambio climático; la transparencia y la digitalización del transporte y la movilidad; una política de vivienda ambiciosa que incremente la escala que sea sostenida en el tiempo, de manera que garantice el acceso social a la vivienda y a una movilidad inclusiva universal; y promover, finalmente, el desarrollo territorial y urbano sostenible.

La segunda parte de esta comparecencia, tal y como también ha sido solicitada, es la dedicada a describir las actuaciones llevadas a cabo en relación con la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19. Con anterioridad a la explicación de cada una de las decisiones adoptadas en las diferentes áreas bajo mi responsabilidad, quisiera compartir con ustedes el ánimo que las han inspirado: mejorar la lucha contra la pandemia tanto en lo que se refiere a disminuir el riesgo de contagios como en lo que atañe a preservar lo que podamos de la actividad productiva; asegurar el abastecimiento de los productos básicos a los ciudadanos; aliviar al conjunto de los ciudadanos, con especial atención a los más vulnerables, protegiendo rentas y buscando la liquidez de las empresas; y preparar el camino de una pronta y firme reconstrucción económica y social del país. Esto es lo que nos ha animado. De esto se trata desde que el 14 de marzo pasado declaráramos el estado de alarma con el apoyo, en esa ocasión, de la gran mayoría de los grupos aquí representados, y esas, por tanto, deben ser también las coordenadas y los objetivos de todo debate y

de toda comparecencia, porque lo que está en juego es la batalla contra el virus, la salud de los españoles y el futuro económico y social de España.

Es muy importante que todos tengamos muy presente qué es lo que está en juego. No podemos seguir en un clima de crispación permanente y de incitación al enfrentamiento como el que estamos viviendo mientras nos toca luchar, a la vez, contra esta pandemia. Se puede hacer oposición sin degradar ni insultar ni cosificar al adversario. Aunque hemos tenido avances muy importantes en este último mes gracias a los ciudadanos, a su esfuerzo, a su sacrificio, tampoco podemos relajarnos. La victoria no está garantizada, y asegurar y garantizar esa victoria no es solo cosa de un Gobierno, es un desafío que nos interpela a la sociedad en su conjunto, y muy particularmente a la representación política, en tanto que somos responsables de gestionar o fiscalizar la gestión en cada ámbito administrativo.

Senadores y senadoras, señorías, esta pandemia nos va a colocar a todos y cada uno en su sitio porque exige lo mejor de nosotros mismos. Ese será el prisma con el que nos mirará —nos está mirando ya— nuestra población, pero también las generaciones venideras, y ese es el baremo con el que se nos va a juzgar. Tenemos dos misiones: vencer definitivamente la enfermedad y trabajar por la reconstrucción social y económica del país. No son tareas sencillas, van a requerir capacidad y, sobre todo, voluntad constructiva. Centrándome en las actuaciones concretas realizadas por el departamento con motivo de esta crisis, ante la aparición de la evidencia de los primeros casos, y para evitar la posible llegada de los contagios, de acuerdo con el Ministerio de Sanidad, con anterioridad a la declaración del estado de alarma pusimos en marcha algunas medidas, como la revisión y adaptación de los protocolos existentes hasta entonces, procedimientos de actuación frente a posibles casos de personas contagiadas en el ámbito ferroviario, recomendaciones a las compañías de transporte entre zonas de riesgo y España, el 10 de marzo incluso prohibimos los vuelos directos entre España y la República italiana, también prohibimos los cruceros; en fin, una serie de medidas con las que no les voy a cansar porque estamos en otra fase.

El día 14 de marzo tuvimos que recurrir a la declaración del estado de alarma para poder hacer frente a la dimensión que adquiriría la crisis sanitaria, y era necesario frenar la movilidad de viajeros, que es un objetivo diametralmente opuesto al que siempre ha fomentado el ministerio —cambia la cultura y la visión de un ministerio forzado a procurar la máxima movilidad, que se ve obligado a restringirla lo máximo posible—. Y, al mismo, tiempo, garantizar el abastecimiento, dar cobertura social a los más perjudicados, posibilitar, como decía, la liquidez de las empresas, flexibilizar los requisitos administrativos para poder operar de modo urgente y salvaguardar también el empleo, siempre que fuera posible. Quiero resaltar el hecho de que la causa que ha motivado la declaración del estado de alarma no tiene ningún referente cercano en la historia de nuestro país en casi cien años, que fue cuando se produjo la gran epidemia de la gripe española, y el país de entonces poco tenía que ver con el actual, pues la población era mucho menor, estaba más aislada, más dispersa, y no contaba con las infraestructuras ni con los medios de transporte tan avanzados como los que tenemos hoy. La conectividad no tiene nada que ver y la capacidad para desplazarse, tampoco.

Como ya he indicado, se aprobó el Real Decreto 463/2020, por el que se declaraba el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, declaración que afectó, por tanto, a todo el territorio nacional. La duración inicial fue de quince días naturales, que se han ido prorrogando cada quince días por el Congreso de los Diputados, a solicitud del Gobierno. La autoridad competente designada fue el Gobierno, y para el ejercicio de las funciones del real decreto, bajo la dirección del presidente del Gobierno, se establecieron, en un principio, como autoridades competentes delegadas el Ministerio de Sanidad, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Interior y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; y, posteriormente, para la quinta prórroga, solo el Ministerio de Sanidad. El artículo 7 del real decreto recogió la limitación de la libertad de circulación de personas por las vías de uso público, la circulación de vehículos particulares para la realización de dichas actividades o para el repostaje, y la necesidad de que en cualquier desplazamiento se respetasen las recomendaciones y obligaciones dictadas por las autoridades sanitarias. Las medidas específicas en materia de transportes se recogen en el artículo 14, y establecían, entre otras cuestiones, adoptar las medidas aplicables al transporte interior; se indicaba que los operadores de transporte llevarían a cabo en un máximo de cinco días todos los ajustes necesarios; se garantizaba el abastecimiento a través del transporte de mercancías; y se habilitaba a las autoridades delegadas para limitar la circulación de medios de transporte colectivos. Por último, el artículo 18 estaba dedicado a los operadores críticos de servicios esenciales.

Ante esta realidad, entre la declaración del estado de alarma y la puesta en marcha del plan para la transición hacia una nueva normalidad, progresivamente hemos ido poniendo en marcha un total de 131 medidas que afectan directa o indirectamente al ámbito de competencias del ministerio,

fundamentalmente, al transporte y la vivienda. Hemos llevado a cabo una producción normativa inédita en la Administración porque no teníamos precedentes, por falta de experiencia, y a un ritmo de gestión, desde luego, al que no está acostumbrada, con un esfuerzo que quiero reconocer y agradecer a todo el equipo del ministerio, que no ha tenido ni fines de semana ni horas libres —daba igual que fuera madrugada o cualquier hora—, y que ha trabajado con una gran capacidad y compromiso, más allá incluso de lo que exige la propia función pública. Mi agradecimiento también, por supuesto, a las empresas del grupo y a todo el sector privado, que ha colaborado de igual forma y con la misma entrega para el desarrollo de estas medidas. De todas ellas hemos ido dado cuenta en las comparecencias diarias del Comité técnico de gestión de esta crisis. También hemos contado con la colaboración inestimable de la secretaria general de Transportes y Movilidad, así como con las diferentes comparecencias, que han superado el centenar, de los responsables de los departamentos ministeriales, con casi un millar de preguntas respondidas.

El desglose de las 131 medidas adoptadas es el siguiente: 52 medidas en relación con el transporte de viajeros, con un doble objetivo: por un lado, la contención de la propagación del virus a través de la reducción de la movilidad de la ciudadanía, de acuerdo con las pautas marcadas por el Ministerio de Sanidad, lo que no deja de ser, como decía, paradójico en un departamento cuyo objetivo prioritario hasta antes de la pandemia era justamente el contrario: facilitar el máximo de transporte y el máximo de movilidad; y, por otro, posibilitar en condiciones adecuadas aquellos desplazamientos permitidos, garantizando en este caso la seguridad de aquellos que tenían que moverse por obligación. Hay 59 medidas en relación con el transporte de mercancías y profesionales para posibilitar el abastecimiento durante el tiempo que se prorrogara el estado de alarma. Y 20 medidas en relación con el efecto económico, entre las que se encuentran las relacionadas con la vivienda, pues somos conscientes y tenemos muy presente que las restricciones impuestas por motivos sanitarios conllevan un importante sacrificio por parte de las personas, de las empresas y también de los trabajadores autónomos. A estas medidas hay que añadir aquellas que afectan a cuestiones organizativas del departamento y otras de carácter social. Les voy a ahorrar todas y cada una de ellas, porque ya lo hice en el Congreso de los Diputados en otra ocasión. Estamos en otra fase y, por tanto, quiero empatizar con ustedes por lo que están aguantando en esta larga comparecencia. Este es un ministerio muy grande.

Dado que hice ese relato, se lo ahorro a ustedes; lo llevo aquí escrito, y está a su disposición, como siempre. Lo importante es que a partir del 28 de abril se produce un punto de inflexión cuando el presidente del Gobierno presentó el Plan para la transición hacia la nueva normalidad, aprobado en Consejo de Ministros. Las sucesivas fases de desescalada están implicando un incremento de la movilidad claramente observable, muy dispar según las comunidades, y por eso nuestro trabajo ahora se ha centrado en la configuración de un sistema de transportes seguro y coordinado con el resto de actores y también de administraciones, con diferentes grupos de trabajo entre ministerios, comunidades autónomas, consorcios de transporte y grupos a nivel europeo e internacional. Nuestro objetivo ha sido establecer un proceso gradual y seguro, y para ello hemos desarrollado medidas en tres ejes fundamentales: en primer lugar, garantizar una suficiente oferta de transporte público y recomendar el impulso de medios de transporte individual no contaminantes, como pueden ser los referidos a la micromovilidad, es decir, alternativas al transporte urbano para que se pueda garantizar una cierta distancia física. En segundo lugar, trabajar sobre la gestión de la demanda a través del estudio de medidas que nos permitan conseguir niveles de actividad equivalentes las anteriores a la pandemia, pero con cifras de movilidad mucho más reducidas. En este grupo se encuentran las medidas encaminadas a reducir la demanda en origen, como el mantenimiento del teletrabajo, cuando es posible; el decalado de los horarios, cuando también es posible para acceder al puesto de trabajo; el decalado de los horarios de la jornada laboral para aplanar el pico de las horas punta; y las medidas destinadas a controlar el acceso al sistema de transporte, como el refuerzo de controles en el acceso a las estaciones. Y, en tercer lugar, la implantación de medidas de seguridad en el transporte a través de medidas de concienciación de los usuarios sobre las pautas y recomendaciones a seguir durante los trayectos, la desinfección de los vehículos y terminales y el control de flujos de pasajeros.

El principal resultado de esta coordinación fue la Guía y recomendaciones para la desescalada en transporte urbano y metropolitano y el conjunto de recomendaciones para el uso del transporte público. En ambos casos se ponía el foco inicialmente en las ciudades, por la dificultad que podía entrañar la combinación del incremento de movilidad con la capacidad del transporte público que permitiera el distanciamiento social —a mí me gusta más llamarlo físico; es cierto que no deberíamos promover el distanciamiento social— y por tratarse de un entorno en el que confluyen modos de transporte de distinto ámbito competencial. He de decir que estas recomendaciones, que estas guías han sido el resultado de un trabajo también muy voluntarioso de las comunidades autónomas, de los responsables de los consorcios

metropolitanos de transporte. Esto es parte de su trabajo, todo fue por unanimidad, por total consenso, y en perfecta sintonía y coordinación con estas administraciones.

En este sentido, hemos podido aplicar medidas concretas, entre las que quisiera destacar, en el ámbito del transporte de viajeros, el establecimiento de instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte público y la fijación de requisitos para garantizar una movilidad segura, entre los que destaca la obligatoriedad del uso de la mascarilla y el reparto gratuito de 14,5 millones al comienzo de su implantación, para que esta medida fuera efectiva desde el primer día. También, una campaña en redes sociales para concienciar a los usuarios de cara a recuperar la normalidad de forma segura —tenemos que poner en valor el transporte público, tenemos que recuperar la confianza del usuario en torno al transporte público—. Y, asimismo, la aplicación de una cuarentena para las personas procedentes de otros países a su llegada a España. Y es que, curiosamente, España no puso ninguna restricción para la entrada aérea —sí terrestre—; no tenía restricciones a nivel aéreo, esperando que las pusiera Europa, cosa que no hizo y sí hicieron los diferentes países. Por tanto, para evitar la incoherencia que suponía que los extranjeros pudieran circular libremente por España y no así los nacionales, establecimos estas medidas de restricción de ingreso a nivel aéreo y las hicimos coherentes con la fase de desescalada. Afortunadamente, no hubo entradas porque nadie venía a hacer turismo en las fases agudas de la pandemia, pero podría haber ocurrido y, por tanto, había que establecer esta medida preventiva.

La limitación de la entrada a España exigía también situar unos puntos de entrada designados con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional o unos puntos en aeropuertos y puertos. En un principio, Sanidad estableció los puntos que ya se habían planteado en ocasiones anteriores, pero, por la solicitud y la demanda de las comunidades autónomas, y también por la colaboración que estas podían prestar para incrementar el escaso servicio que tiene Sanidad Exterior, ha sido posible ir incrementando estos puertos y aeropuertos, incluso en algunos casos donde no había una fuerte presión ni demanda de vuelos internacionales. Y lo hemos ido ampliando en función de las propuestas que nos han hecho las comunidades autónomas.

En la elaboración del Plan de recuperación operativa por parte de AENA, y en línea con el protocolo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, se están desarrollando las medidas necesarias para el tránsito seguro de pasajeros y trabajadores por las instalaciones aeroportuarias una vez se eliminen las restricciones de movilidad. En este caso estamos siguiendo las directrices que nos han marcado la Comisión Europea, a propuesta de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y el Centro Europeo para la Prevención y Control de Enfermedades. Son las directrices que de momento estamos aplicando en España.

Por otro lado, se ha dado inicio a los controles sanitarios en puertos y aeropuertos —por tanto, también nos sirve de experiencia para la apertura del turismo a partir del 1 de julio—. También hay que destacar la continuidad de la conectividad marítima de Melilla con la Península, la ampliación de plazos por parte Renfe para poder hacer uso de los abonos Avant y —algo importante— el inicio con Aenor de la certificación de los trenes de Renfe contra la COVID-19, que, a partir de ahora, van a tener esta certificación respecto de su higienización y desinfección. Esta es una apuesta más por recuperar la confianza en el transporte.

En lo que respecta al transporte de mercancías y profesionales en el ferrocarril, hay una recomendación sobre la realización de reconocimientos psicofísicos, así como el establecimiento de criterios para las actividades formativas. En el transporte marítimo, medidas para facilitar el relevo de las tripulaciones de buques de pesca y mercancías, así como para la celebración telemática de las pruebas de idoneidad para obtener diferentes títulos. Y en el transporte aéreo, la extensión de validez de licencias y habilitaciones, así como de períodos de línea y de los entrenamientos periódicos para las tripulaciones.

En relación con el efecto económico en el ámbito general, destacar la continuidad de los procedimientos de contratación, que estaban suspendidos; la propuesta de creación de un fondo de ayuda para el transporte; el Real Decreto Ley de medidas sociales en defensa del empleo, que ahonda en la protección de los puestos de trabajo y la prórroga de los ERTE por fuerza mayor hasta el 30 de junio; y la aprobación del ingreso mínimo vital, como les comentaba al principio. Estamos también viendo la posibilidad de modificar los cánones que paga Renfe a ADIF para que sean abonados en función de las plazas realmente ofertadas y no de las plazas que tiene el tren. Esto puede compensar algo las pérdidas de Renfe con respecto al Administrador de infraestructuras.

Y en materia portuaria estamos trabajando en la extensión del período de reducción de las tasas a las compañías navieras hasta el 31 de octubre de 2020.

En cuanto a vivienda, tenemos la introducción de mejoras en la ayuda a los alquileres —la firma del convenio con el ICO ha costado algo, pero ya tenemos doce entidades bancarias adheridas— y la línea de microcréditos avalados al cero por ciento de interés para el pago de alquiler de la vivienda habitual.

También, la redefinición de los criterios y requisitos de los arrendatarios de vivienda habitual para acceder a las ayudas transitorias de financiación; la modificación de la orden por la que se suspendían determinadas actividades relacionadas con las obras de intervención en edificios existentes —es decir, abrimos la construcción, abrimos la rehabilitación, abrimos la rehabilitación donde no vivían personas, y, finalmente, está abierto todo lo que tiene que ver con construcción y rehabilitación, aunque se habite en esas casas—; y la reactivación desde el pasado lunes de los plazos administrativos para continuar ya con la tramitación del 1,5 % cultural, también para animar a la construcción.

Entre otras iniciativas de índole social, ante la propuesta de Iberia de regalar 100 000 billetes a sanitarios y familiares, AENA se va a hacer cargo de las tarifas aeroportuarias de dichos billetes. También Ineco ha realizado la donación de algunos dispositivos tecnológicos para que 144 niños y niñas de distintos centros de acogida del país puedan avanzar en su actividad académica en igualdad de condiciones.

Desde el inicio del estado de alarma en el ministerio hemos llevado a cabo un seguimiento continuo de la movilidad. En estas once semanas hemos observado una fase inicial con un continuo descenso, que se precipitó drásticamente durante las dos semanas de permiso retribuido recuperable, con valores que llegaron, respecto a la movilidad normal, hasta un 37 % en movilidad intraprovincial y un 23 % en interprovincial. A partir de ahí comenzó una progresiva recuperación, que se ha ido acentuando con el inicio de la transición a la nueva normalidad, con hasta un 75 % de movilidad intraprovincial y un 48 % en interprovincial respecto de la movilidad normal. Los incrementos de movilidad se deben principalmente al aumento de desplazamientos a nivel intraprovincial. Por el contrario, la movilidad entre provincias continúa a niveles muy bajos y con un carácter eminentemente laboral, dado que son movimientos producidos principalmente esta semana. Este incremento de movilidad también se ha visto reflejado en mayor o menor medida en el transporte y, por este motivo, a lo largo de la evolución del estado de alarma y de los sucesivos escenarios, en el ministerio hemos ido transformando nuestra línea de trabajo y objetivos. En el primer momento nuestro objetivo principal era contener la movilidad para reducir el riesgo de contagio, pero siempre, como he dicho antes, garantizando la movilidad imprescindible y el abastecimiento. Sin embargo, ante la modificación del comportamiento que suponía el proceso de transición a la nueva normalidad, comenzamos a trabajar en el rediseño de un sistema de transporte seguro, adaptado a la potencial demanda y, sobre todo, coordinado con el resto de agentes y administraciones competentes en transporte.

Hasta la fecha, aunque todos los modos de transporte de viajeros han experimentado incrementos, aquellos que presentan cifras superiores a las de la primera semana del estado de alarma y en los que, por tanto, se ve reflejado en mayor medida el incremento de la movilidad son el tráfico de vehículos ligeros y los modos de transporte público urbano y metropolitano, como los usuarios de Cercanías. En el caso del vehículo ligero, se trata del modelo de transporte cuya evolución ha sido prácticamente proporcional a la evolución de la movilidad, por lo que hemos ido apreciando un cambio modal al uso del vehículo privado, si bien desde la pasada semana ya venimos observando un crecimiento importante del transporte público en las principales ciudades del país, con tasas de crecimiento que superan, en la mayoría de los casos, el 20 %. Por último, me gustaría hacer una referencia al cuadro de mandos de indicadores de movilidad, que vamos a publicar hoy mismo. Es un punto de acceso transparente y accesible a todos, donde podemos consultar las principales cifras de movilidad y transporte de distinto ámbito competencial a lo largo del proceso de desescalada. Con esta herramienta podemos comparar cómo evoluciona la movilidad a nivel provincial, así como el tráfico, el transporte colectivo en general y el transporte público en las ciudades.

Quiero aprovechar para lanzar un mensaje, una vez más, de confianza en el transporte público. El transporte público es un medio seguro que está adoptando medidas eficaces para proteger la salud de las personas usuarias y que es imprescindible para garantizar la movilidad con criterios de eficiencia y sostenibilidad ambiental. Además, muchas personas tienen en el transporte público —no lo olvidemos— la única herramienta para ir a trabajar, para acudir a su centro de trabajo y satisfacer sus necesidades de movilidad. Todos los operadores de transporte público están realizando un esfuerzo importante para dar una respuesta adecuada a las necesidades de movilidad, teniendo en todo momento como prioridad su seguridad y salud, con medidas como el uso obligatorio de mascarilla, el refuerzo de la limpieza o la desinfección y la ventilación. No existe, además, evidencia científica de que el transporte público sea uno de los focos principales de la propagación del virus de la COVID-19 cuando se toman las medidas adecuadas. Más bien al contrario, en los informes de trazabilidad realizados en algunos países, de hecho, el transporte público no aparece como foco especial de contagio. El transporte público debe seguir siendo la columna vertebral de la movilidad de nuestras ciudades y territorios. No podemos sobrecargar nuestras ciudades de más automóviles, porque, repito, ello significaría más contaminación, menos espacio público para las personas y menos salud.

En lo que respecta a la coordinación de la gestión de la crisis del coronavirus con otras administraciones, podemos decir que desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha merecido nuestra consideración, pues tenemos muy presente la dimensión territorial del departamento y, en consecuencia, la necesidad de coordinación. Y en el ámbito general, al comienzo del estado de alarma, el día 24 de marzo mantuvimos una reunión con todos los consejeros autonómicos de Transporte, que volvió a repetirse el día 4 de mayo, con el comienzo de la desescalada. El día 6 de mayo también mantuvimos una videoconferencia con los alcaldes y alcaldesas de los principales municipios de España. Y también el día 26 de marzo celebramos una videoconferencia con las delegaciones del Gobierno.

En el ámbito del transporte terrestre, la coordinación con las comunidades autónomas se realiza por el cauce habitual: la Comisión de directores generales de Transporte de las comunidades autónomas y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, creada en el seno de la Conferencia sectorial de transportes y los grupos de trabajo asociados. En este contexto, hemos tratado las reducciones de los servicios de transporte público, el reparto de las mascarillas de protección, la aportación de los datos de movilidad obtenidos con tecnología *big data* a las comunidades autónomas o la interpretación de las diferentes instrucciones.

En materia de transporte aéreo y marítimo, se ha coordinado con Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla sus respectivas órdenes limitadoras de movilidad —han sido prácticamente las que estas nos han pedido—, por las que se establecen las medidas de transporte para aplicar a las conexiones entre la Península y los territorios no peninsulares. También se han iniciado contactos a nivel técnico con la Junta de Andalucía y la Junta de Extremadura, respectivamente, para comenzar a estudiar el momento y la forma en que se reanudarán los servicios de las rutas aéreas sometidas a obligaciones de servicio público de esas comunidades. Además de los contactos formales, se ha mantenido un contacto informal continuo en cada ámbito por los miembros de este departamento.

En cuanto a vivienda, desde la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda, a través de la Dirección General de Vivienda y Suelo, también nos hemos dirigido a cada uno de los directores generales autonómicos para explicar personalmente las medidas adoptadas y adelantar el desarrollo de estas. Además, se han mantenido videoconferencias o conversaciones telefónicas con todos los consejeros o secretarios generales autonómicos que lo han solicitado. Es importante señalar que el ministerio habilitó la posibilidad de que la concesión de las ayudas se realizara mediante adjudicación directa y sin ninguna gestión previa, más allá de la mera convocatoria o apertura de plazo de solicitud por parte de las administraciones autonómicas. Y precisamente esa adjudicación directa es la que permite que cada comunidad autónoma pueda, en función de sus recursos, y también de la realidad a la que se enfrenta, elaborar los procedimientos y el diseño que considere pertinentes para priorizar las ayudas a las familias más vulnerables. En este sentido, mañana, día 4 de junio, se celebra la Conferencia Sectorial de Vivienda.

Con respecto a las próximas medidas, hay tres grandes bloques en los que avanzar: el retorno a la normalidad, al que ya me he referido con anterioridad, la recuperación del sector del transporte, y la construcción y la vivienda como palancas para la recuperación económica.

En cuanto a la recuperación del transporte, este sector va a tener que afrontar una importante crisis en los próximos meses, que esperamos que dure lo menos posible, pero existe un consenso generalizado acerca de que será uno de los sectores que más le costará salir del periodo de hibernación al que ha sido sometido, especialmente el aéreo y el ferroviario, con una especial incidencia en el sector turismo. Por ello, es necesario seguir trabajando en un esquema de protección de rentas y de liquidez para el transporte. Y esta crisis también está afectando a las empresas públicas del ministerio, que ya están viendo cómo se reducen sus ingresos y, en consecuencia, deben acomodar sus servicios y su actividad inversora a esta nueva situación. Por consiguiente, la financiación europea tiene que ser y será muy importante para el sostenimiento, tanto de la inversión pública, como de la privada. Volveré a hablar de este asunto un poco más adelante, cuando me refiera al contexto internacional. En cualquier caso, para el Gobierno es muy importante que el transporte público no solo no salga perjudicado, sino que salga reforzado de esta crisis. Por ello, estamos trabajando, en coordinación con el Ministerio de Hacienda, en la configuración de un fondo para la recuperación del transporte terrestre de servicio público que permita contribuir a compensar a los operadores de transporte y a los administradores de infraestructuras las pérdidas que han sufrido por la bajada de la movilidad durante estas semanas. Se está trabajando en ello, calculando los impactos en la caída de movilidad y diseñando los mecanismos de compensación que podrían articularse con las comunidades autónomas y los consorcios de transporte público.

Asimismo, estamos muy atentos al sector turístico, con algunos de cuyos actores nos reunimos el pasado miércoles. Nuestro objetivo es garantizar al sector turístico una temporada de verano con seguridad para los viajeros. En este sentido, los datos positivos sobre la evolución de la pandemia y la rapidez con

la que se está llevando a cabo la desescalada, especialmente en algunas zonas, indican que el objetivo de abrir España al turismo a partir del 1 de julio, incluso quizá antes con alguna experiencia, es posible en un marco de seguridad sanitaria para todos. Trabajamos con varios escenarios, como levantar fronteras intraeuropeas, abrir más puntos de entrada, poner en marcha experiencias piloto de rutas seguras y valorar la implantación de posibles rutas seguras para terceros países.

Por otro lado, la construcción en general, y particularmente la relacionada con la vivienda, tanto en su vertiente de incremento de la oferta de vivienda social a precio asequible, como en la vertiente de rehabilitación, tendrá un efecto tractor de la recuperación económica y del empleo; por ejemplo, el ministerio está trabajando con la iniciativa privada en planes para la reconstrucción.

Es cierto que el confinamiento ha conllevado una evidente tensión en las finanzas públicas por el doble efecto de la activación de los estabilizadores automáticos y la financiación de una ambiciosa política de protección de rentas, por lo que la financiación de la política de inversión pública exigirá la aprobación de un generoso plan de reconstrucción europea, que ya se está comenzando a definir. En este sentido, ha sido una buena noticia el hecho de que la semana pasada el paquete financiero presentado por la Comisión Europea recogiera muchas de las demandas que se han planteado desde España. La creación de un fondo de recuperación de 750 000 millones financiado con deuda europea, de los cuales 500 000 millones, en transferencias, es una base para la negociación. En el Gobierno confiamos en que el presidente del Consejo Europeo inicie consultas con los líderes para convocar una reunión del Consejo Europeo en las próximas semanas que permita alcanzar lo antes posible este acuerdo.

En las diversas fases por las que hemos atravesado en esta pandemia el objetivo ha sido siempre el mismo: no restringir más actividad de la que realmente fuera necesaria para contener eficazmente el avance de la COVID-19, al mismo tiempo que se minimizara el impacto sobre el tejido empresarial y el empleo.

Para ello, hemos adoptado una batería de medidas de corte fiscal, laboral y financiero de ámbito general y medidas específicas para los contratos del sector público que contemplan ayudas económicas para las empresas afectadas y flexibilidad por parte de la Administración para afrontar situaciones concretas. En todo caso, el Gobierno reitera que no restringirá la actividad económica que sea compatible con la lucha contra la COVID-19 en cada momento, máxime en este departamento en el que gestionamos casi el 80 % de la inversión pública del Gobierno y que, en consecuencia, será una importante palanca, o debe ser una importante palanca, en la reconstrucción.

Al hilo de lo anterior, también me gustaría hacer una reflexión sobre el contexto europeo de levantamiento de restricciones y de reanudación de actividades económicas en las que España sigue comprometida con la necesidad de una respuesta coordinada a la pandemia de coronavirus. Y en este punto me querría detener un momento, señorías, en el papel que la Unión Europea tiene que desarrollar en la salida de esta crisis y, en particular, en el sector del transporte. Mañana mismo participaré en una nueva videoconferencia de alto nivel de los ministros de Transporte de la Unión Europea, la tercera que se celebra desde el inicio de esta emergencia sanitaria. En las dos primeras, junto con Italia, Francia y Alemania, solicitamos medidas para apoyar financieramente al sector del transporte, incluyendo iniciativas para movilizar inversiones. Con una visión más a medio plazo, pusimos en conocimiento de la Comisión la necesidad de proteger los activos críticos del transporte, tanto infraestructuras como operadores, asegurando inversiones desde la Unión Europea, y seguiremos haciéndolo en esta tercera videoconferencia. En ella, España compartirá su visión sobre el papel de la digitalización y la agenda verde no solo en la recuperación social y económica, sino también en el crecimiento sostenible del sector del transporte. Por otra parte, es necesario destacar la publicación, el pasado 21 de mayo, del Protocolo de seguridad sanitaria de la aviación, COVID-19, por parte de la Agencia Europea de Seguridad Aérea y el Centro Europeo para la Prevención y Control de Enfermedades, que antes les he comentado. El documento contiene directrices de seguridad sanitaria para una reanudación gradual y segura del transporte aéreo de pasajeros. España defiende una pronta y uniforme aplicación de estas directrices a nivel europeo. Entretanto, las recomendaciones se harán obligatorias en nuestro país a través de una próxima regulación normativa, una norma que afectará a los gestores de aeropuertos, a los operadores de aeronaves y a todos los pasajeros, que asignará la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Así, con esta nueva regulación y las medidas ya adoptadas por el Gobierno, se pretende mitigar el riesgo de contagio y se garantizarán vuelos y viajes en condiciones sanitarias seguras.

Voy concluyendo, pero me gustaría compartir con sus señorías una reflexión final. Como decía al inicio, esta pandemia nos coloca a todos en su sitio, hay que elevar la mirada, y todos tenemos un trabajo y una encomienda. En estos días hemos visto lo importante que es contar con un Estado del bienestar robusto, un sistema de transporte sólido y una política europea integradora. Hemos sabido lo que esto

vale. La búsqueda de una vacuna y de tratamientos más eficaces corresponde a los investigadores y a los sanitarios. Su diligencia, su sacrificio y su entrega se han convertido también en un elemento de cohesión social que produce y motiva sentimientos de empatía, solidaridad y fortaleza frente a la adversidad. Pues bien, así como la comunidad científica y médica recorre su camino con entrega absoluta, con confianza en sus propias posibilidades y con la certidumbre de que su esfuerzo, más allá de producir efectos directos en la lucha contra la pandemia, rearma también moralmente a los españoles, nosotros, que somos parte de la representación política, debemos estar a la altura de este momento y tomar ejemplo de su esfuerzo, de su cooperación y de su trabajo. Así como el personal sanitario ha redoblado su esfuerzo y su sacrificio pensando solo en curar a los enfermos y vencer al virus, nosotros debemos redoblarlos también pensando solo en dar confianza a los ciudadanos y superar esta crisis. Entre todos, cada uno desde su responsabilidad, unos gobernando, gestionando, otros fiscalizando la acción del Gobierno y presentando cuantas propuestas o alternativas consideren oportunas, debemos ser capaces, al menos, de demostrar a la nación que buscamos soluciones, que vamos a superar esta pandemia y que vamos a superar esta crisis, sí o sí, sin dejar a nadie atrás. Esta pandemia que nos golpea y que convulsiona al mundo no puede tener como efectos secundarios la desconfianza permanente respecto de la eficacia de las decisiones adoptadas, un pesimismo general respecto al porvenir de la nación, ni la descohesión social como consecuencia de un agravamiento de las desigualdades. Todos tenemos la obligación de rearmar la esperanza y de trasladar la confianza en que vamos a acertar; sí o sí, tenemos que acertar. Porque cuando no seamos capaces de acertar, entre todos corregiremos lo que sea necesario para acabar acertando. Se necesita una receta muy simple: constancia, perseverancia, cooperación y no incurrir en la vieja cultura política de la confrontación, al menos hasta que esto pase. No pido ningún acatamiento, ningún sometimiento, ningún silencio, más bien al contrario, pido y espero exigencia, rendición de cuentas, control, fiscalización, propuestas, con el rigor y la responsabilidad que requiere el desafío que afrontamos.

Y ya a partir de este momento —que estoy convencido de que lo estaban deseando—, pongo fin a esta intervención y quedo a disposición de sus señorías en el uso de sus turnos de intervención.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor ministro.

Pasamos a las intervenciones de los grupos parlamentarios, de menor a mayor. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra el senador Sánchez-Garnica Gómez, del Partido Aragonés, por un tiempo máximo de tres minutos.

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, ministro.

Señorías, la ubicación estratégica de Aragón, tanto en España como en Europa, sus posibilidades y riquezas naturales y su organización territorial peculiar vertebradora del territorio, nos obliga a seguir desarrollando la logística, a servir de plataforma de importantes empresas punteras, a abrir los Pirineos por Aragón, a potenciar el eje Cantábrico-Mediterráneo, la salida definitiva del Bajo Aragón al mar, y a mejorar la comunicación rodada entre Teruel y Madrid por la autovía Monreal-Alcolea. Nos obliga también, señor ministro, a valorizar las infraestructuras suficientes de transporte por carretera y por ferrocarril que permitan llegar a cualquier sitio lo más rápido posible, ya que sin infraestructuras dignas no se puede combatir la despoblación y no se puede conseguir el objetivo fundamental, que es la cohesión de España. Es necesario, por todo ello, impulsar la agenda aragonesa de infraestructuras —que usted bien conoce, señor ministro— para afrontar las inversiones en Aragón que cuentan con partidas de varios millones de euros, aproximadamente 137, gracias a las enmiendas del Partido Aragonés en los presupuestos prorrogados en 2018. En particular, es urgente la ejecución de las obras de Canfranc, necesarias para la cohesión con Europa, buena noticia que ayer en el *BOE* apareciera la licitación del estudio informativo de la conexión en ancho estándar de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau con la plataforma logística de Zaragoza Plaza. Es necesario hablar de la liberalización del peaje de Zaragoza a Fraga y del tramo Figueruelas-Gallur, de gran siniestralidad. Está pendiente la comunicación entre Madrid y Teruel, sin olvidar que debe impulsarse la N-232; esta nacional y su conversión en autovía entre Zaragoza y Alcañiz y su prolongación hasta el Mediterráneo es una de las infraestructuras que Aragón viene demandando desde hace largo tiempo, imprescindible para el desarrollo del Bajo Aragón y de toda la provincia de Teruel. Deben terminarse de una vez, después de más de trece años, los tramos que faltan de la autovía de Monrepós, pues es la carretera principal de acceso al Pirineo oscense. También tiene que afrontarse el problema de los fondos adicionales de transporte regular necesario para la vertebración territorial y la movilidad, así como solucionarse el déficit que Aragón debe asumir por la prestación del servicio de ferrocarril.

Señor ministro, la mayoría de las fuerzas políticas y sociales de Aragón ha suscrito el pacto por la Estrategia aragonesa para la recuperación social y económica, que, si no me equivoco, es el primero que se firma en España. En Aragón nos hemos puesto de acuerdo para impulsar las infraestructuras necesarias al objeto de cohesionar y vertebrar el territorio. Necesitamos el apoyo del Gobierno de España para lograr los objetivos de cohesión y vertebración del territorio.

Señor ministro, estamos convencidos de que tendrá en cuenta la situación y peculiaridades de Aragón, como hasta ahora ha demostrado, y que apoyará e impulsará el desarrollo de la agenda aragonesa.

No me da tiempo a decir lo que se ha hecho, que ha sido bastante. Por eso digo que usted lo conoce. En cualquier caso, gracias por su atención.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.
Tiene la palabra el senador Marín Gascón, de Vox.

El señor MARÍN GASCÓN: Señor presidente, muchas gracias. Señor ministro, bienvenido.

Señorías, este es el Gobierno de la mentira. Sí, de la mentira, como pudimos comprobar ayer en esta Cámara, pues no hay nada más que hojear las hemerotecas para calificarlo así. Encabezado por su presidente, al que podemos llamar el presidente Pinocho, en alusión al cuento infantil.

Señor Ábalos, no nos haga comulgar con ruedas de molino y no nos trate como a niños, pues es usted el que más se parece a un niño al que se ha pillado en una mentira. Y, si no, ¿cómo explica usted que la señora Delcy Rodríguez, sin pisar territorio español, se baje del avión, se dirija a la terminal ejecutiva T1 y, posteriormente, a la T4? La distancia entre la T1 y la T4 es, aproximadamente, de 5 kilómetros y medio. ¿Cómo la recorrió? ¿Se convirtió en Mary Poppins? ¿Levitando? No nos cuente un cuento, señor Ábalos.

Por otro lado, para el acceso a la sala VIP de la terminal ejecutiva de la T1, hay que pasar, ineludiblemente, por un control de pasaportes, identificándose a todo el personal que acceda a esta sala. En el caso de la señora Delcy Rodríguez no se hizo. ¿Por qué? Según la legislación internacional, con el anexo 9 del Convenio de Chicago y la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, asunto C-1716, de 4 de mayo de 2017, así como la nacional, el auto del Tribunal Constitucional español 55/1996, de 6 de marzo, queda claro que la zona de tránsito y zonas VIP de los aeropuertos internacionales se consideran bajo la soberanía del Estado del territorio, siendo aplicable el derecho común del Estado. En el artículo 6 de la Decisión PESC 2017/2074, del Consejo de la Unión Europea, de 13 de noviembre de 2017, se establece que los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para impedir que las personas afectadas por dicha decisión entren en su territorio o transiten por él. Es más, la restricción también incluye el tránsito por el espacio aéreo, como se recoge en el artículo 20. ¿Por qué no se adoptaron dichas medidas?

Por lo expuesto anteriormente, queda claro que todo lo referente al llamado *delcygate* ha sido una gran mentira, un cuento, una milonga promovida por este Gobierno y por usted, señor Ábalos, para ocultar no se sabe qué ocultos intereses. ¿O sí lo sabe, señor Ábalos? Delcy Rodríguez, así como otros dirigentes del Gobierno de Maduro, están siendo investigados en España por detraer, presuntamente, fondos de la petrolera bolivariana PDVSA, en un procedimiento seguido en el Juzgado de Instrucción número 41 de Madrid.

Por otro lado, el fiscal general de Estados Unidos ha puesto su punto de mira en los dirigentes bolivarianos Hugo Chávez y Nicolás Maduro. Y, en concreto, en la Fundación CEPS, por la que se financiaba a Podemos. Así, los señores Pablo Iglesias y Juan Carlos Monedero recibieron 7,1 millones de euros del régimen chavista. Asimismo, Hugo Chávez, personalmente, firmó la concesión de 6,7 millones de dólares a Juan Carlos Monedero, Jorge Verstryngue y Pablo Iglesias, para llevar la revolución a España y luchar contra el capitalismo —según dijeron— a través de su Fundación CEPS. Y aquí, en España, la investigación sobre la financiación irregular de Podemos se está llevando a cabo por el Sepblac, la UDEF y el CNI. ¿Por eso han blindado la presencia del señor Pablo Iglesias en el CNI, señor Ábalos?

¿Sabe usted, señor Ábalos, cuál es el mayor tesoro de un político? Su palabra y su dignidad.

El señor PRESIDENTE: Senador, han pasado ya sus tres minutos.

El señor MARÍN GASCÓN: Y usted no tiene ni lo uno ni lo otro.
Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Existe en el Reglamento una figura, que puede utilizar el presidente de la Mesa, relativa a las llamadas a la cuestión. Creo que estamos hablando sobre la COVID-19 y sobre las líneas generales del departamento

que el señor ministro dirige. No sé si tiene mucho que ver su intervención con el orden del día. He preferido no llamarle a la cuestión y que usted acabara, pero me gustaría que los demás senadores se ajustaran al orden del día.

Por el Partido Regionalista de Cantabria, tiene la palabra el senador Fernández Viadero.

El señor FERNÁNDEZ VIADERO: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días o buenas tardes, señorías y señor ministro.

El Partido Regionalista de Cantabria le quiere hacer llegar al señor ministro una serie de cuestiones que están pendientes con el fin de conocer en qué fase se encuentran.

En primer lugar, queremos transmitirle nuestro interés por el desarrollo del proyecto de integración ferroviaria de Torrelavega. Quisiéramos saber —así me lo ha transmitido el alcalde de la ciudad, el regionalista Javier López Estrada— si el estudio informativo sobre el impacto ambiental ha sido ya enviado al Ministerio de Transición Ecológica; es decir, si se puede agilizar para que este proyecto se desarrolle lo antes posible.

En segundo lugar, no le he oído hablar —y me ha dejado un poco sorprendido— sobre una cuestión que usted mismo ha firmado como secretario de organización del PSOE con mi compañero, el diputado Mazón, y es que ha nombrado distintas regiones en relación con la conexión de la alta velocidad, pero no ha pronunciado Cantabria. Ha pasado por Galicia, Asturias, Burgos, y nos ha saltado. Por consiguiente, quería saber también en qué fase se encuentra ese acuerdo que tenemos para desarrollar las obras entre Palencia-Alar del Rey, Alar del Rey-Aguilar, Aguilar-Reinosa.

En tercer lugar, nos preocupa saber cómo está el tema de la conexión con Santander-Bilbao. Por su parte había un ofrecimiento para desarrollar los estudios informativos sobre esta conexión entre las dos comunidades y nos gustaría que nos dijese en qué punto se encuentra este corredor ferroviario del Atlántico, que estaba diseñado para el 2023, y también tener presente esta conexión Cantabria-Bilbao, Santander-Bilbao.

Sí que le hemos oído anunciar obras en las líneas de FEVE en el plan de Cercanías. Le agradecemos, por tanto, ese interés por las Cercanías. Tenemos que recordar que Cercanías es el tren de los obreros, de los estudiantes, es el tren que vertebra y comunica con el mundo rural. Por tanto, agradecemos el interés por que se mejoren todas esas comunicaciones que tenemos a través de las Cercanías, y, en Cantabria, a través de FEVE.

Queremos agradecerle también su compromiso con el Centro Logístico de La Pasiiega y con la creación de una estación intermodal en el proyecto logístico de esta estación. Y, por lo tanto, también nos gustaría que se ratificase ese compromiso de su departamento con Cantabria en este aspecto.

Asimismo, están pendientes de licitación de obras una serie de carreteras que cuando llegan estas fechas del verano suelen ser muy transitadas, como es la comunicación por el desfiladero de La Hermida, entre Cantabria y León, que está pendiente de ejecución. Se empezó, se paró, y queremos saber si se pueden retomar las obras del desfiladero de La Hermida.

Como creo que el tiempo ya está agotado, muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Por la Agrupación Socialista Gomera, tiene la palabra el senador Chinea Correa.

El señor CHINEA CORREA: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor ministro.

Señor ministro, todo apunta a que nos encontramos en la fase final de una larga pesadilla que ha supuesto no solo la pérdida irreparable de miles de vidas, sino que también nos ha situado en un escenario de crisis económica y social que tendrá graves consecuencias para millones de personas y para casi todo el tejido productivo. Somos conscientes también de que se trata de una circunstancia inédita que va a requerir el máximo esfuerzo por parte del Gobierno para contener el drama social que se ha abierto tras la crisis sanitaria.

Sepa que siempre contará con el apoyo de mi partido, la Agrupación Socialista Gomera, en la búsqueda de soluciones eficaces y realistas. Canarias, como sabe, será uno de los territorios más castigados de esta crisis por nuestros condicionantes geográficos. La insularidad y la lejanía nos han ayudado a contener la expansión de la pandemia, pero, lamentablemente, condicionará nuestro futuro por la incertidumbre que existe sobre el futuro de la conectividad aérea, las dificultades que se plantean en el transporte marítimo o el encarecimiento de nuestras importaciones. Necesitamos, por tanto, respuestas inminentes para evitar que la tasa de paro se dispare en las islas por encima del 40 %. En este sentido, el Gobierno de Canarias ya ha anunciado que solicitará que todas las islas pasen a la fase 3 el próximo día 8 de junio. Si es así,

algunos cabildos, entre ellos el de mi isla, La Gomera, han solicitado que a partir de ese día se permitan, sin restricciones, los viajes entre las islas. Es una petición que le expongo aquí. Espero que pueda aclarar si el Gobierno tiene la intención de autorizarla.

Señor ministro, la recuperación de la conectividad aérea es clave para el sector turístico, el más importante de mi tierra. Usted estuvo la semana pasada en una reunión con la ministra de Turismo y con representantes del sector y sabe bien y es consciente del escenario al que nos enfrentamos.

Señor ministro, ¿qué medidas va a aplicar su departamento para facilitar la recuperación de la conectividad aérea? ¿Contempla, en este sentido, la exención de las tasas áreas hasta que se recupere la conectividad?

Por otro lado, nos preocupa el informe elaborado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sobre la bonificación del 75 % no solo para los residentes en Canarias, sino también para Baleares, Ceuta y Melilla. Las propuestas que plantea como alternativas al sistema actual no nos parecen las más acertadas y menos en un momento como el actual. ¿Tiene previsto su departamento algún movimiento sobre el futuro de la bonificación del 75 % para los residentes? ¿Nos puede garantizar su continuidad?

Por último —y ya termino mi intervención—, la inversión en obra pública será una de las salidas más eficaces para la recuperación del empleo. Con respecto a este asunto, su ministerio puede jugar un papel fundamental en Canarias con el impulso de las inversiones en la red de puertos y aeropuertos, así como de todos aquellos proyectos en los que participa su departamento en materia de vivienda, carreteras, etcétera. ¿Tiene previsto su ministerio bloquear todos los proyectos de inversión en infraestructuras en Canarias?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Tiene la palabra, también por tres minutos, el senador de Teruel Existe, Egea Serrano.

El señor EGEEA SERRANO: Gracias, señor presidente. Señor ministro, bienvenido.

Quisiera, en primer lugar, agradecer la respuesta que le dio ayer a mi compañera, Beatriz, en lo referente al corredor Cantábrico-Mediterráneo. Y quiero aprovechar su compromiso de ayer —usted habló sobre el compromiso que tenemos firmado, sobre el pacto de investidura— y espero que reafirme ese compromiso con el resto de infraestructuras que se contemplaban en ese pacto, entre ellas y hablando, como ha dicho usted, de lo fundamentales que son algunos corredores, la A-68, una autovía que, desde Vinaroz, dará salida al norte de España pasando por mi localidad, Alcañiz. En este punto, quisiéramos saber en qué estado se encuentra el tramo entre El Burgo y Fuentes, que está licitado ya por su ministerio. También tenemos la A-40, autovía que, naciendo en Reus, permitirá vertebrar la Península de este a oeste pasando por Alcañiz y por Teruel; o la A-25, que comunicará la A-40 desde Montalbán hasta Madrid a través de la A-2, permitiendo así a la provincia de Teruel tener una autovía que nos comunique con la capital de España.

Ha hablado de crecimiento y de palancas de cambio. Pues bien, yo vivo en una provincia, la de Teruel, que es un territorio aislado, lo que le ha hecho perder cualquier posibilidad de desarrollo. Esperamos ver pronto el desbloqueo de todos los trámites administrativos, porque le recuerdo que llevamos doce años sin que se haya construido ni un solo kilómetro de autovía en Teruel. Es necesario romper este aislamiento, pero sabemos que no es el único factor que acabará con nuestro problema de despoblación. En este punto, quiero hablar también de algunas líneas de autobuses. Se ha referido usted a la importancia de la movilidad como derecho, y le quiero comentar, por si no lo sabe, que la línea Teruel-Madrid lleva suspendida desde el inicio del estado de alarma; es la única conexión que tenemos, mediante transporte público, entre la capital y Madrid, una línea que lleva tiempo en entredicho por su rentabilidad y la falta de apoyo institucional. Esperemos que no sea la excusa definitiva para perderla. Igual pasa con la línea que comunica Teruel-Alcañiz con Barcelona, que ha dejado de operar, dejando sin comunicación los dos principales núcleos de población de la provincia.

Ha hablado también de vivienda, y en este punto quiero decirle que en el medio rural hay un gran problema de falta de vivienda y es fundamental afrontarlo para repoblar. Es necesaria la creación de políticas específicas que faciliten a los ayuntamientos la promoción de vivienda rural protegida y también un plan de ayudas para rehabilitar viviendas que permitan promover un mercado de alquiler con precios controlados.

Para acabar, me ha parecido escuchar que hay una propuesta de un museo sobre la arquitectura y, recordando ese pacto de investidura y como hablamos entonces sobre lo que era la centralización del Gobierno, me gustaría que tuvieran en cuenta que a lo mejor sería una buena oportunidad para empezar a descentralizar.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Por Unión del Pueblo Navarro, también por tres minutos, tiene la palabra el senador Catalán Higuera.

El señor CATALÁN HIGUERAS: Muchas gracias, señor presidente. Señor ministro, señorías, muy buenos días.

En relación con la Comunidad Foral de Navarra, señor ministro, nos gustaría conocer qué previsiones tiene en relación con dos infraestructuras estratégicas para la comunidad: en primer lugar, el tren de alta velocidad y, en segundo lugar, la autovía A-15.

En cuanto a la autovía que tiene que unir Navarra, Soria y Madrid, nosotros, señor ministro, hoy tenemos que lamentar y denunciar la dejadez de su ministerio en relación con el tramo Soria-Tudela. Señor ministro, la dejadez, ¿sabe dónde se inicia? Pues fundamentalmente en los incumplimientos del propio ministerio, que ha dejado sin ejecutar los 10 millones de euros que venían recogidos en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, todavía vigentes, y que fueron fruto de una enmienda de Unión del Pueblo Navarro. Por eso, señor ministro, hoy nosotros le pedimos, le exigimos que cumpla los compromisos que usted, como máximo responsable del departamento, tiene en esta ocasión, porque, si no, al final, los paganos de esta situación volverán a ser ciudadanos como los de Navarra o los de Soria, que no podrán disfrutar de una infraestructura segura después de muchos años de promesas incumplidas, de proyectos obsoletos y de declaraciones medioambientales caducadas.

Por otro lado, en relación con el tren de alta velocidad, señor ministro, conoce usted también perfectamente que, a lo largo de estos últimos años, se han ido adjudicando una serie de tramos, fundamentalmente también por ese compromiso presupuestario recogido en los presupuestos del año 2018 y consecuencia del acuerdo entre Unión del Pueblo Navarro y el entonces Gobierno del señor Rajoy. Por eso, nos gustaría conocer qué previsiones tiene el ministerio en los tramos que están sin ejecutar —y algunos de ellos están suspendidos— y si ha mantenido algún contacto con el Gobierno de la Comunidad Foral de Navarra con el fin de abordar y determinar las conexiones que tiene que haber con la Y vasca, con la comunidad autónoma vasca, y también con la Comunidad Autónoma de Aragón, porque, a día de hoy, ni siquiera se ha empezado a redactar el proyecto del puente sobre el río Ebro.

Ustedes —y ha hecho referencia a esto en su intervención—, el 1 de enero de este mismo año, liberaban de peaje a algunas autopistas que habían culminado la concesión. Nos gustaría conocer qué parece, de un Gobierno que se dice progresista, que se haga todo lo contrario, como es el caso de Navarra, donde la presidenta socialista, con los mismos apoyos y socios que ustedes, está optando, sin embargo, por lo contrario, por ejemplo, por establecer peajes a los camiones en alguna autovía. En este sentido, ¿va a seguir el ministerio con esa dinámica de suprimir o eliminar los peajes de las autopistas que vayan culminando la concesión? También nos gustaría conocer si va a transferir la titularidad de las autopistas a las comunidades autónomas, como le ha reclamado alguna de ellas y como hizo, por cierto, con la autopista vasco-aragonesa, la AP-68, a la comunidad autónoma vasca.

Para finalizar, señor ministro, ¿cuál es, en este momento, la situación del convenio firmado en su día por el Gobierno de España, el Gobierno de La Rioja y la concesionaria de la AP-68 vasco-aragonesa en relación con la sentencia del Tribunal Supremo que anuló la obligatoriedad establecida en su día por el Gobierno de La Rioja de que los camiones no transitaran por la N-232? Lo digo, fundamentalmente, por las repercusiones que tiene también para las carreteras navarras.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Pasamos al Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado Junts per Catalunya-Coalición Canaria/ Partido Nacionalista Canario. Compartirán quince minutos máximo.

Tiene la palabra el senador Clavijo.

El señor CLAVIJO BATLLE: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señor ministro.

Quiero agradecerle la extensa y profusa explicación sobre los objetivos de su departamento. Como usted bien sabe, provengo de la Comunidad Autónoma de Canarias, y siendo conscientes de que es imposible que usted entre en el detalle en una exposición de todas las comunidades autónomas, sí queríamos, en este turno, si lo tiene a bien, que nos despeje tres incógnitas básicamente —sabe que son muchas, pero me referiré a estas tres—. La primera, en cuanto al informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y el descuento del 75 % para residentes, nos gustaría saber su parecer y esperamos el

firme compromiso del departamento que usted dirige con ese derecho de todos los canarios a la movilidad, porque, además, como usted bien ha dicho, va a ser difícil que el sector agrario salga de la crisis a la misma velocidad, y puede ser muy importante, sobre todo para nuestra movilidad interior.

Una segunda sugerencia en relación también con esa intención de mejorar la movilidad aérea. En los años 2010 y 2011, gobernando el señor Rodríguez Zapatero, se aplicaron en Canarias unas bonificaciones a las tasas aéreas. Eso permitió que el mercado turístico pasase de 10 400 000 pasajeros a 12 000 000, es decir, se incrementó en un 1 600 000 el número de pasajeros en nuestros aeropuertos, aumentándose la recaudación de AENA; o sea, a pesar de que se aplicaron esas bonificaciones en distintos tramos, se pudo incrementar la recaudación. Nosotros consideramos que sería una buena iniciativa, lo hemos pedido, para poder no solo avanzar y acelerar la recuperación del mercado turístico, sino también para que los aeropuertos canarios sean mucho más competitivos, pero, sobre todo, para poder al final mantener los puestos de trabajo.

Por último, usted también conoce que nuestro nuevo estatuto de autonomía, aprobado en el 2018, y nuestro régimen económico y fiscal establece que la media de inversión del Estado —su departamento es uno de los principales en materia de inversión— se tiene que mantener en Canarias. Creemos en el firme compromiso de que en los próximos presupuestos esa media se vaya a mantener, porque muchas de las inversiones que usted ha estado hoy explicando aquí, evidentemente, Canarias no se beneficia: no tenemos trenes de alta velocidad y, al grueso del presupuesto del ministerio, la Comunidad Autónoma de Canarias no tiene acceso; tenemos el convenio de carreteras, como usted bien conoce. Por tanto, sería conveniente que se mantuviese ese compromiso del estatuto de autonomía y del régimen económico y fiscal.

Nada más y buenos días. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Muchas gracias, presidente.

Gracias, señor ministro, por comparecer y por su vasta exposición, pues no es poca la materia de su ministerio. Además, sumamos en esta Cámara a las dos comparecencias sobre las líneas generales también, lamentablemente, las relativas a las actuaciones y medidas que se han tenido que tomar para la gestión de la COVID-19.

Déjenme, en primer lugar, que, en nombre de Junts per Catalunya, me una al reconocimiento de todas las víctimas y afectados de esta pandemia. Lo hacemos extensivo además a las víctimas del descarrilamiento del Alvia ayer en Zamora. También quiero mostrar nuestro agradecimiento a los trabajadores del sector del transporte y la movilidad por su labor durante esta pandemia.

Señor Ábalos, somos conscientes de la dificultad del tema cuando se está en el Gobierno y hay crisis, y la de la COVID-19 ha sido excepcional. Por tanto, hoy solo le voy a envidiar por no tener límite de tiempo en su exposición.

Si el incumplimiento de la adicional tercera del Estatut d'Autonomia, una financiación autonómica insuficiente y caducada por ley, a la que sumamos un déficit fiscal y el déficit de infraestructuras que venimos poniendo en evidencia una y otra vez, y usted sabe que muchas de las reclamaciones son históricas, lo aliñamos con unos presupuestos generales que nunca presupuestan, a nuestro entender, para Cataluña lo justo, ni por su PIB ni por su número de habitantes, y el bajo nivel de ejecución que siempre tienen, nos encontramos con una Cataluña donde buena parte de sus habitantes no saben ver en su Estado, tampoco en su Gobierno, la solución. Porque nos gusta lo que predicán, pero esperamos lo que deben practicar. Aun así, le diré que podemos estar de acuerdo en líneas generales en lo que usted ha expuesto. Usted sabe que somos beligerantes en nuestras ideas, tanto como propositivos en buscar soluciones, y ahí nos va nos va a encontrar. Aun así, este es el marco general de algunos *hits* que vamos repitiendo constantemente, como en el Día de la marmota.

Hace mucho tiempo que pedimos el traspaso a la Generalitat de Catalunya de la gestión de infraestructuras, una descentralización que creemos que mejoraría su competitividad (traspaso de competencias en Rodalies, Cercanías; traspaso de la gestión aeroportuaria; firma de convenios y protocolos que tenemos pendientes; calendarios de inversiones concretos para una larga lista de infraestructuras pendientes), además de la gestión de la pandemia. Intentaré referirme a ello en mayor o menor grado en tanto el tiempo me lo permita.

En cuanto a la gestión de Rodalies, señor ministro, nos gustaría que en esta Cámara territorial, que el señor Iglesias quería comparar con el Bundestag, nos dijera si en este Estado, que dicen centralizado, existe la voluntad real de negociar un traspaso completo de las Cercanías. Sabe usted que en estos momentos no se está dando un buen servicio de Cercanías, es más, hay un mal servicio de Cercanías, y ello afecta a muchos usuarios —usted se ha referido a ello—, ya que en muchos casos es la única herramienta que tienen estos usuarios para acudir a su trabajo. Según un acuerdo de traspaso a la Generalitat de Catalunya hace unos años, se debería transferir cada año la cantidad necesaria para hacer frente a este déficit. Nunca ha sido transferida, se transfiere directamente a Renfe. ¿Van a transferir esta cantidad?

Usted ha hablado también del nuevo programa de Cercanías 2020-2025, pero, con los datos de los programas que ya han finalizando, tenemos que en el último, de 2008 a 2015, de los cuatro mil millones presupuestados se ejecutó alrededor de un 20 %. ¿Esta voluntad política real para el traspaso nos la puede referir usted aquí? Y, si es así, pongámonos a trabajar para que esto pueda ser una realidad.

Usted ha hablado de que en materia de ferrocarriles se habrían generado falsas expectativas, pero esperamos que esta no sea una de ellas, como tampoco lo sea el corredor mediterráneo. Es cierto que en el BOE de antes de ayer teníamos el expediente de estudio informativo para la implantación del ancho estándar del tramo Castellón-Tarragona, como también ha habido la licitación del túnel central, de un tramo de lo que sería el túnel central de los Pirineos. Nos preocupa esto, porque el corredor mediterráneo está lleno de retrasos, de incumplimientos y consideramos que es una vía esencial. De hecho, es un corredor estratégico según la Unión Europea, como también lo es el corredor italiano, y el corredor italiano ya ha anunciado que van a finalizarlo en el 2030. Creemos que debemos poner manos a la obra para acabar el corredor mediterráneo, porque, si no, perderemos una oportunidad histórica, porque a los inversores internacionales les va a dar igual invertir en uno que en otro y, por supuesto, invertirán en aquel que tengan antes a disposición.

No me voy a referir mucho al sistema ferroviario de alta velocidad. Continuamos sin entender por qué mientras se nos habla de oportunidad y cohesión social, el loable *low cost* pasa por pero de largo por algunos territorios. También ha hablado de mejorar frecuencias y tarifas. Le pido que estudien las frecuencias y tarifas del AVE Lleida-Barcelona, conoce bien este tema, porque afecta a muchos trabajadores. En Lleida, es un tema que han recogido los sindicatos y mi grupo en este sentido ya ha presentado alguna alternativa.

Sigo con aspectos relativos al transporte público. Usted sabe que hemos reclamado el real decreto que permita adelantar el pago del cien por cien del convenio con la Autoridad del Transporte Metropolitano en forma de anticipo. ¿Qué nos pueda aclarar en este sentido? Usted sabe que el sistema de transporte público en Cataluña no funciona como en otras zonas. De hecho, hay muy pocas concesiones a riesgo y ventura y tenemos un programa contrato, y necesitamos esto para la liquidación. No nos sirve, en este sentido, la modificación del artículo 34.4 del Real decreto 7/2020, no nos resulta útil, y usted sabe que se debe tener un fondo específico para hacer frente al coste del transporte público. En este sentido, el anuncio de fondos europeos, en los que creemos que debe participar también Cataluña, podría ser una solución, aparte de una buena noticia, y esperamos que este acuerdo con el Consejo Europeo nos aporte buenas noticias.

Estamos de acuerdo en las grandes líneas generales que ha expuesto relativas a la movilidad sostenible, una movilidad sostenible que además venga a garantizar igualdad de oportunidades y cohesión territorial. Usted se refirió a la movilidad interurbana rural como una competencia de las comunidades autónomas, pero dijo estar dispuesto a trabajar conjuntamente para dar soluciones de movilidad eficientes. Para nosotros la solución, y usted lo sabe, es la fórmula de la viñeta. Sabe que, para abordar subsidiariamente la movilidad rural, esto también es una solución, los accesos de titularidad rural de los ayuntamientos, a los que les es muy difícil abordar su mantenimiento con una financiación que no les da respuesta, además de tener secuestrados superávit y remanentes de tesorería, y no abundaré ahora en la LRSAL o en la Ley de haciendas ocales.

Se nos ha hablado mucho de cogobernar y de corresponsabilidad. Para ello, se debe participar en la toma de decisiones. Por eso, señor ministro, le proponemos la creación de un grupo de trabajo que, efectivamente, pueda avanzar en el estudio de la financiación de las vías de altas prestaciones. Este grupo, además de identificar las opciones posibles, debería definir también la fórmula de implantación de este sistema, tanto a nivel administrativo como a nivel jurídico. Creemos que debería existir, además, una colaboración, una coordinación Estado-Generalitat en la elaboración de los estudios y planes impulsados por el Estado para el análisis de nuevas necesidades viarias.

Reversión Acesa-Invicat, a 31 de agosto de 2021. Creemos que deberían ser consideradas las características de la red, así como las características territoriales tanto de movilidad como urbanísticas.

Ha anunciado la ley de movilidad sostenible y transporte urbano. Estaremos ahí y seremos propositivos, estaremos dispuestos a pactar sobre ello para mejorar este tema desde el punto de vista estructural. La

COVID-19 ha dejado una radiografía muy clara de lo urbano y de la movilidad, que nos obliga a tomar decisiones, pero, hoy en día, hay que tomar medidas y dar respuestas coyunturales. El sector demanda que se continúen alargando los ERTE más allá del estado de alarma; deben continuar hasta que se vuelva a la normalidad.

Todos tenemos claro a estas alturas que el trabajo no va a volver de golpe al cien por cien. No obstante, proponemos abrir los centros de Inspección Técnica de Vehículos para el sector profesional, con el fin de que, aprovechando la disminución de trabajo, puedan ir pasando inspección.

Por otra parte, pensamos en el sector del taxi. La ocupación va en aumento. ¿Qué medidas se han tomado? ¿Cuáles se van a tomar? ¿Serán realmente necesarias las mamparas? ¿Cuándo? ¿Quién paga las mamparas? ¿Quién indica qué mamparas van a ser las que se ajusten a criterios normativos? ¿Será necesario pasar ITV para validar estas mamparas? Porque nos podemos encontrar con que en un mismo núcleo haya un taxi al que un reglamento le obliga a llevar una mampara y otro, que viene de la población de al lado, que no lleva mampara ninguna.

Dentro del sector, también ha sufrido una reducción importante de su trabajo el transporte de mercancías. Usted se ha referido hoy a alguna cuestión. Nosotros pedimos la renovación de flotas y la digitalización del sector. Esperamos que, después de la videoconferencia que usted mantendrá mañana, nos pueda dar respuestas en este sentido.

Quedan más temas pendientes —aunque no voy a tener tiempo— como la firma de convenios y protocolos. Por ejemplo, el convenio de B-23 —como usted conoce—, el protocolo del puerto, el calendario de inversiones pendientes; podríamos hacer un gran Excel. No me referiré a todas, pero me voy a permitir el lujo de hablar de las nacionales 260 y 230 pues las conozco muy bien. Yo vivo en una zona rural de alta montaña, en L'Alt Pirineu i Arán, en la provincia de Lleida. Llevamos veinte años esperando que este eje sea una realidad. De hecho, yo le pregunté ya a la ministra Pastor, en mi primera intervención en esta Cámara, por este eje pirenaico y me contestó que hacía tanto tiempo que oía hablar de este eje que pensaba que estaba finalizado, cuando no está hecho ni un 20 %. Además, se trata de carreteras —ya que usted se ha referido a la seguridad— con un alto nivel de siniestralidad, tanto la N-260 como la N-230, además de que es una línea internacional que nos une con Francia.

Usted ha hablado de seguridad y nosotros llevamos pidiendo constantemente algo tan fácil como que iluminen el túnel del Pont de Suert, en esta N-230; un túnel que combina una alta intensidad de tráfico de camiones, con vehículos y con el paso de peatones. Iluminen este túnel en pro de la seguridad.

Estudios informativos que se eternizan y no acaban siendo efectivos, y, además, despropósitos. En la variante de Gerri de la Sal, para ponerle un ejemplo, hemos pasado veinte años esperando el estudio informativo. Se publica, se licita, se adjudica, no se hace, se indemniza, para acabar no dando solución a un problema que afectaba a toda una comarca. Se había pedido diálogo entre la comarca, la Generalitat y el ministerio para poder llegar a soluciones. Esto es lo que no queremos que pase, señor ministro. Planificación, optimización, equidad, oportunidad, eso es lo que queremos.

En materia aeroportuaria, más allá de continuar reclamando las competencias, señor ministro, nos preocupa especialmente el tema de la recuperación económica concerniente al turismo. Es obvio que es un sector transversal y no referido únicamente a su ministerio, pero creemos que algunas medidas sí dependen y pueden ser tomadas o tenidas en cuenta. Si bien se han aplazado algunas tasas de navegación —lo cual nos parece correcto, pero insuficiente—, nos gustaría saber su opinión acerca de que AENA pudiera descontar un 50 % de tarifa por pasajero a los grandes aeropuertos, como el de Barcelona, y el cien por cien a los aeropuertos más pequeños, como el de Reus o Girona, tal y como ha venido demandando el Govern de la Generalitat, o si se plantean suspender las tasas aeronáuticas para la navegación, como ha hecho el vecino país de Francia.

¿Qué decisiones están tomando...?

El señor PRESIDENTE: Senadora Rivero, ha consumido su tiempo con creces.

La señora RIVERO SEGALÀS: De acuerdo, continuaré en el segundo turno.
Discúlpeme. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

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

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias presidente.

Bienvenido ministro y muchas gracias por su exposición prolija y detallada.

Dirige usted un ministerio grande, evidentemente, y tiene mucha tarea, pero probablemente sea una tarea hermosa, porque las políticas de su departamento tienen una incidencia directa en el buen vivir, en la vida cotidiana de una comunidad. La vivienda, la movilidad son políticas de lo cercano, de lo necesario. En ese sentido, hemos oído cosas en su exposición que nos han parecido interesantes —la mayoría de ellas— y confío en que la concreción de las mismas también así nos lo parezca.

Voy a empezar por el final de la exposición que usted ha hecho, por las actuaciones del ministerio durante la pandemia, durante la crisis de la COVID-19. En primer lugar, y puesto que usted tiene interlocución con los trabajadores del sector del transporte, queremos transmitirle el agradecimiento de nuestro grupo a todas las personas de los diferentes sectores que tienen que ver con el transporte, con la logística, que han estado en primera línea haciendo su trabajo en beneficio de todas y de todos.

Yo vengo de Andalucía y en mi comunidad la pandemia nos deja —con la provisionalidad que todas las cifras tienen en este momento— 13 000 casos, 1400 fallecidos y una factura sanitaria de 900 000 000 de euros. Dentro de la desgracia, no nos ha tocado lo peor esta vez, afortunadamente. Pero nos interesa fundamentalmente la reconstrucción, señor ministro, y en esa reconstrucción las políticas de su ministerio tienen un papel fundamental.

Usted ha dicho —y me ha gustado mucho esa definición— que quiere ser un ministerio de ciudades. Yo vengo de un país de ciudades. La definición no es mía, ni siquiera de ningún político, es de un historiador, don Antonio Domínguez Ortiz, que, por el hecho de ser rojo, nunca pasó de ser catedrático de instituto, pero los catedráticos que me dieron clase en la universidad le ponen el don delante para reconocer su maestría, con lo cual, yo lo hago también. Ese país de ciudades que definía don Antonio Domínguez Ortiz concentra en este momento aquí a trece de los quince municipios más pobres de España, a nueve de los quince municipios con menor esperanza de vida, a doce de los quince barrios más pobres de España y a diez de los quince municipios con más paro. Es un mapa de pueblos y ciudades medias. Por lo tanto, en esta circunstancia —que no es coyuntural sino estructural en Andalucía—, nos interesan fundamentalmente todas las políticas que tienen que ver con lo que se ha dado en llamar pactos por la reconstrucción socioeconómica. Hombre, la confianza que tenemos en el Gobierno andaluz para la reconstrucción de Andalucía es más bien escasa, no le voy a engañar. Acaban de nombrar presidente de la Comisión de reconstrucción en Andalucía a un negacionista. Es como poner al frente de la rehabilitación de Galileo a un terraplanista, por ejemplo, o al frente de sanidad a alguien que quiere curar el virus con lejía. En Andalucía, la Comisión para la Reconstrucción la preside Vox, y esa es una decisión del Gobierno de Andalucía. Que nadie se rasgue las vestiduras o realice hiperactuaciones como las de ayer; no deja de ser una descripción de la realidad.

Por eso, señor ministro, en relación directa con las cosas que usted ha dicho sobre la política de vivienda —que nos han interesado sobremanera—, quisiéramos concretar en los dos planes estatales previstos y en esa ley de vivienda estatal si es posible hablar de cronología o de plazos, conocer si tienen previstos mecanismos que doten a los ayuntamientos de las herramientas necesarias para que haya parques municipales de vivienda pública para resolver las incidencias que se dan, que se están dando y que se van a incrementar a consecuencia de la crisis de la COVID-19 respecto al derecho a la vivienda. Nosotros queremos que no haya viviendas sin gente y que no haya gente sin viviendas. El papel de los ayuntamientos es fundamental, no se le oculta a usted ni a ninguna de las personas que estamos aquí. Por eso, si nos puede adelantar algo sobre los mecanismos previstos, tanto en la ley como en los planes, para que los ayuntamientos puedan cumplir con su tarea, puesto que son la administración más cercana.

Nos ha gustado mucho también el discurso de garantizar el derecho a la vivienda y blindar la función social que tiene la vivienda; un derecho que ha sido hasta ahora un bien de mercado, y no podemos dejar en manos del mercado la regulación de los derechos, porque conduce a una brecha de desigualdad que es absolutamente insalvable. En Andalucía lo sabemos lamentablemente demasiado bien, y por eso queremos evitar que siga ocurriendo.

Le voy a hablar de algunas cuestiones muy concretas, casi por obligación, porque me he propuesto decir tres o cuatro cosas, ya que tengo la oportunidad de tenerle aquí y preguntarle directamente y poder tener alguna respuesta concreta, agradeciendo, insisto, las líneas generales de su discurso. Sobre la movilidad: nos parece que la política de movilidad es una estrategia, un vector de futuro fundamental que conecta dos grandes conceptos: uno, el de accesibilidad y, otro, el de vertebración territorial. Quiero hablarle de un caso concreto que tiene que ver con el ferrocarril. Mi formación, Adelante Andalucía, y el resto de formaciones que forman el grupo de la Izquierda Confederada apostamos por el ferrocarril como la

columna vertebral de un territorio, probablemente el sistema de transporte con mayor futuro, con mayor índice de sostenibilidad, con mayor garantía de protección del medioambiente, también con mayor índice de sostenibilidad financiera y que mejor garantiza los derechos de la mayoría de la población. En este sentido hablaré del ferrocarril en general, algo del corredor mediterráneo, que nos interesa sobremanera, y del Talgo Torre del Oro.

Las palabras no son mías, son de su comisionado para el corredor mediterráneo, que nos parece un profesional extraordinario. Personalmente no le conozco, no tiene nada que ver con nosotros, pero, por lo que he leído de lo que ha publicado o ha dicho en algunas entrevistas, creemos que el corredor mediterráneo, señor ministro, es probablemente un proyecto que está en unas manos o al menos en una cabeza razonable para poder impulsarlo. Ojalá el impulso económico venga añadido al impulso teórico, al impulso conceptual. El corredor mediterráneo supone un cambio de modelo, es todo un desafío porque supone pasar de un país radial a un país circular o a un país perimetral, supone pasar de conexiones exclusivas entre Madrid y algunas capitales de provincia, no todas, a conexiones inclusivas de ciudades medias de todo el territorio. Es un salto no del siglo XX al XXI, es un salto del siglo XVIII al Siglo XXI el proyecto del corredor mediterráneo. Es una enorme inversión económica, demográfica, productiva, todo un reto tecnológico, cambiar el ancho de vía, con toda esa complejidad, para que puedan transcurrir trenes entre Sevilla y Berlín, de personas y de mercancías, sin dificultad. Es un proyecto estratégico para la reconstrucción de Andalucía, para la reconstrucción de España, para la reconstrucción de la propia Unión Europea; vertebrada las comunidades del Mediterráneo, de este país, todas, transcurre de sur a norte; es cambiar absolutamente la concepción del sistema de transporte ferroviario, al menos en este país. Conecta Andalucía, Murcia, la Comunidad Valenciana, Cataluña; conecta cinco países de la Unión Europea. Entendemos que es un proyecto multimodal, que se ocupa de personas y de mercancías, que mejora la sostenibilidad, la movilidad de las personas, la competitividad de las empresas. Es fundamental en la lucha contra el cambio climático. Integra diferentes escalas de transporte; integra cercanías; integra media distancia; integra larga distancia; racionaliza el transporte de mercancías. En fin, yo sé que usted sabe las ventajas, pero lo que pretendo ahora es un compromiso concreto: hablemos de fechas. Estaba previsto que se pudiera conectar Algeciras con la frontera francesa para 2023; me temo que vamos con algún retraso.

Lo que sí le pediría, señor ministro, es la información cierta. Podemos entender que la situación ha cambiado, no es lo mismo ahora —con ahora quiero decir después, en el escenario poscrisis coronavirus—, pero sí queremos saber de cuánta demora estamos hablando, qué fechas manejan, insisto, de manera creíble. Se puede entender un retraso de meses, pero no de años, no de tantos años como ya se van acumulando. Para 2023 la conexión entre Algeciras y Francia, pero para 2030 debería estar finalizado todo el proyecto transeuropeo. Evidentemente, no es su responsabilidad, tiene que ver la Unión Europea, pero usted probablemente tiene información cierta sobre cómo van dentro de la Unión Europea los planes, no solo el dibujo, no solo el lápiz, no solo el diseño, sino los euros, señor ministro, que al final son los que realizan las políticas. ¿Qué inversiones de las previstas están más avanzadas o más comprometidas para que el eje mediterráneo, el corredor mediterráneo, pueda ser una realidad lo más temprano posible? Insistimos en que es una posición de nuestro grupo, pero se la aportamos en esa especie de colaboración constructiva o crítica constructiva que usted planteaba al final de su intervención, que requería de algún modo de nosotros: que forme parte el corredor mediterráneo de los pactos por la reconstrucción de España, que forme parte, con compromisos los más ciertos posibles, señor ministro, para que podamos seguir creyendo que es posible cambiar las cosas y cambiar el modelo productivo, el modelo de comunicación, el modelo de transporte y, al final, el buen vivir, el buen vivir de la ciudadanía, que particularmente a nosotras y a nosotros es uno de los temas que más nos preocupan.

Aparte del corredor mediterráneo, otra cuestión sobre los trenes, señor ministro: el Talgo Torre del Oro. Ha habido informaciones desconcertantes al menos, no solo por las que se han hecho públicas, sino por el interés de usuarios en comprar billetes para determinados días que no están en este momento disponibles. El argumento es unas obras de acondicionamiento en la estación de Sants, con lo cual el temor es la supresión o la cancelación de este Talgo llamado Torre del Oro, que es uno de los trenes probablemente más rentables en todo el Mediterráneo, con un nivel de ocupación del 80 % habitualmente; un tren con 18 paradas en capitales de provincia, en pueblos y ciudades medias, y con una tarifa mucho más asequible que la del AVE —el Talgo vale 102,70 euros y el AVE 190,60 euros—. ¿Cuáles son los planes, señor ministro? También le pido en esta ocasión información cierta. Si hay obras en una estación y eso origina alguna modificación, probablemente hay posibilidades de buscar soluciones, como alguna otra estación término o como alguna solución transitoria. No queremos alentar ningún tipo de rumor, lo que queremos es certeza, precisamente

para despejar incertidumbres, para que la demanda de información por la ciudadanía pueda atenerse a alguna información cierta. Ese es el papel que nos trae a nosotros aquí, señor ministro.

Alguna cuestión más quería plantearle: sobre Puertos del Estado, sobre el sistema portuario español. Ya le he dicho que vengo de Andalucía y, en concreto, el puerto más importante de todo el sistema de Puertos del Estado es el de Algeciras, el que gestiona la Autoridad Portuaria de Algeciras, responsable de los puertos de Tarifa y de la bahía de Algeciras. No voy a entrar en datos sobre el volumen de transportes, en las toneladas y estas cosas porque son de sobra conocidos y están en la web de su ministerio. Ha dicho algunas cosas de las que he tomado algunas notas. Ha hecho alguna referencia a un plan sobre la estiba. Hace relativamente poco tiempo, hubo algunos conflictos en el puerto de Algeciras, en concreto entre el sector de los estibadores. Le pregunto si podría ampliarme un poco más la información sobre qué líneas maneja para trabajar en ese sector de los estibadores, que son fundamentales en los puertos y, en concreto, en el caso del puerto de Algeciras.

Otra cuestión, señor ministro, y esto es una crítica al sistema, no a usted en concreto: que el puerto de Algeciras tenga su sede fiscal en Ifema no lo vamos a poder remediar en este momento ni usted ni yo, pero déjeme que se lo diga, porque no deja de ser sorprendente, sobre todo cuando después nos echan en cara a los andaluces determinadas balanzas fiscales y algunas cosas: el domicilio fiscal del puerto más importante del Estado, el de Algeciras, está en Madrid. Luego es razonable que al menos nos produzca alguna extrañeza al respecto; nos la produce a nosotros y creo que también a algunas otras personas con responsabilidad política en esta materia.

Señor ministro, en cuanto al sector del taxi, el compromiso del Grupo de Izquierda Confederal con este sector, que es un sector de servicio público, es incuestionable —voy a terminar, señor presidente, ya que veo que se ha puesto en rojo la lucecita—. No le repito las preguntas porque son prácticamente muy parecidas a las que acaba de hacer la senadora de JxCat; pero poco más me resta decir en este momento, salvo reiterarle la gratitud y esperar de usted alguna concreción en su turno de respuesta.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora González Modino.

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

El señor ARGÜESO TORRES: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor ministro. Le agradecemos mucho que haya venido a comparecer y que haya dedicado tanto tiempo a explicar sus líneas de trabajo. Quiero que mis primeras palabras sean para dar, en mi nombre y en el de mi grupo parlamentario, nuestro más profundo pésame a los familiares y amigos de todas y cada una de las víctimas de la COVID-19. Me gustaría decir que, ya que usted ha introducido el constructo del clima de crispación, algo habrán tenido ustedes que ver porque no solamente es la oposición la que ha intervenido. Con sus salidas de tono, improvisaciones y hechos puntuales, como, por ejemplo, el cese del Coronel Pérez de los Cobos, han facilitado que se produzca este clima de crispación.

Señor ministro, mi grupo, y en su nombre la diputada Muñoz y la señora Roldán, portavoz de Ciudadanos en el Senado, ha venido denunciado la improvisación con la que el Gobierno al que usted pertenece ha estado gestionado la crisis. Pero si de algo nos tenemos que sentir orgullosos es de la reiterada petición, y posterior creación, del pacto de reconstrucción, que tantas veces ha pedido la señora Arrimadas. Este pacto ya anunciamos que no debe servir para que el Gobierno tape, mutualice o justifique errores, sino para evitarlos y que salga a la luz toda la realidad de la gestión de la crisis.

Señor ministro, me voy a detener en una de las áreas de su ministerio que preocupa a buena parte de la población española: la vivienda. En vez de dar una respuesta global a los españoles, han improvisado y han dictado medidas parciales que solo han supuesto incertidumbre y preocupación. Recordemos tres reales decretos leyes que se han sucedido en el tiempo, autoblindándose uno tras otro y creando inseguridad jurídica, una imagen nada recomendable. En mi grupo nos preguntamos si el ministerio ha establecido un calendario para que las paralizaciones o suspensiones de las licitaciones que se han producido como consecuencia de la COVID-19 se dejen sin efecto. El objetivo sería que el sector de la construcción pudiera recuperarse cuanto antes, porque usted, entiendo, es consciente de que lo peor aún no ha llegado. No es de recibo que aquellas actuaciones que ya se encuentran iniciadas no puedan seguir con el proceso de licitación. ¿Su ministerio va a hacer, como hizo el Gobierno de Rodríguez Zapatero en 2008, detraer de los Presupuestos Generales del Estado importantes partidas destinadas a la construcción, conservación y mantenimiento de las infraestructuras básicas del Estado, siendo el cajón de sastre para financiar otras partidas presupuestarias? En Ciudadanos ya le avisamos que vamos a estar vigilantes para que eso no se

produzca, fundamentalmente porque entendemos que las inversiones en infraestructuras son esenciales para favorecer las inversiones productivas y, con ello, el crecimiento económico. Eso sí, le podemos ayudar con ello. Si piensan en disminuir la inversión en vez de no mantener el despropósito del Estado de las Autonomías de tres velocidades en que su Gobierno ha convertido a España, rompa con las cesiones a los nacionalistas y verá cómo no será necesario sacrificar las inversiones en infraestructuras en España que nos hacen a todos los españoles iguales, independientemente del lugar donde residan.

Usted estará conmigo en que la mejor solución para que las familias en situación de vulnerabilidad puedan tener una alternativa habitacional se centra en una estrategia que incluya al sector privado como un agente, en este caso, colaborador, y no como sus socios de Gobierno, que los acusan de enemigos. A este respecto, la diputada Muñoz, mi compañera en el Congreso, ya les indicó en su comparecencia —y yo se lo recuerdo— que la solución no pasa por la limitación de precios, las restricciones a los propietarios de viviendas o la limitación a la inversión. A diferencia de sus socios de Gobierno, nosotros entendemos que tanto el sector público como la iniciativa privada han de participar y favorecer la inversión. Es notorio que, en este aspecto, se está haciendo todo lo contrario. Por eso, mi grupo parlamentario, preocupado por el futuro próximo y por las líneas generales de su ministerio, le traslada las inquietudes que tenemos con respecto a la recuperación económica de España.

¿Qué planes tiene para que el miedo a usar el transporte público no revierta en patrones de movilidad menos sostenibles? ¿Cuáles son los planes para implementar protocolos de higiene y seguridad sanitaria en instalaciones de transporte y vehículos? ¿Cómo se va a garantizar la seguridad de pasajeros y empleados en transportes colectivos? ¿Cuáles son los planes de formación del Gobierno para los empleados del transporte colectivos? ¿Se está trabajando con otras empresas del sector de transporte, gestor de infraestructuras, empresas privadas o entidades públicas empresariales para desarrollar estos planes de formación? ¿Cómo tiene previsto que afecte la crisis de la COVID-19 a las cuentas de las empresas del transporte dependientes de su ministerio? ¿Qué solución ha planteado o planteará al Gobierno, a las autoridades de transporte metropolitano ante la caída de ingresos? ¿Qué medidas están llevando a cabo para adecuar las instalaciones de transporte de cara a la reactivación del turismo? ¿Cuál es el importe de estas medidas? ¿Están siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea y otros organismos internacionales, como la OACI o la IATA?

Como en su ministerio hay cinco grandes áreas que afectan al transporte por carretera, ferroviario y aéreo, a los puertos y a la vivienda, nos podría indicar qué medidas va a implementar atendiendo a las siguientes cuestiones que, a continuación, voy a plantearle. ¿En qué punto se encuentra el proceso de liberación de la alta velocidad? ¿Puede explicar la situación del proceso? ¿Cómo afectará el recurso a la resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y cuál es el impacto de la crisis sanitaria en ese proceso? ¿Cuáles son las previsiones de pasajeros una vez finalizado el estado de alarma? ¿Se espera una recuperación de los pasajeros anteriores a la crisis de los diferentes negocios? ¿En qué punto se encuentra el contrato de Renfe con Ferrovial por el servicio a bordo de los trenes?

Con respecto a las tasas aeroportuarias —ya lo ha adelantado otro grupo parlamentario—, Francia ha pedido un aplazamiento en todas las operaciones hasta marzo de 2021. ¿Prevé el Gobierno español alguna actuación en este frente? ¿Cuál ha sido el impacto sobre las cuentas de AENA y qué perspectivas tiene de recuperación de la actividad y de los ingresos? ¿Qué ha motivado el trato diferencial entre las empresas arrendatarias de las instalaciones aeroportuarias en lo relacionado con la exención de los alquileres? ¿Por qué las empresas de rating no han podido acogerse a las condiciones de restauración y comercios y su actividad se ha desplomado? ¿Cuáles son sus previsiones de los pasajeros una vez finalizado el estado de alarma? ¿Se espera una recuperación de los pasajeros anteriores a la crisis de los diferentes negocios?

En relación a los puertos, ¿tiene previsto su Gobierno poner en marcha el plan de rebaja de costes publicado por Puertos del Estado? Y con respecto a la vivienda, ¿cuáles son las medidas del alquiler cara a la financiación de las comunidades autónomas a través del Plan estatal de la vivienda para poder implantar la medida? ¿Qué resultado han tenido las medidas implementadas en materia de alquiler durante la crisis? ¿Se han implementado con la celeridad necesaria las entregas para dar soluciones habitacionales a los grupos vulnerables?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Argüeso.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señor ministro, o buenas tardes, depende de si alguien ha podido comer o no. Bienvenido a esta primera reunión de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Senado.

Si bien hemos tenido ocasión de preguntarle en el Pleno, esta es su primera comparecencia en comisión en esta sede parlamentaria para explicar cuáles son las líneas generales de su ministerio. Voy a dividir mi intervención en dos partes. Me centraré, primero, en la situación actual de la crisis, que afecta de manera muy especial a los sectores que su departamento tiene asignados; y después lo haré en las propuestas de mi grupo; o sea, que voy a centrarme en el transporte y la movilidad.

Apenas han pasado tres meses desde que usted acudió al Congreso de los Diputados, el 26 de febrero, a explicar las líneas generales de actuación de su departamento y en este tiempo la crisis sanitaria primero y después, y ahora, la crisis económica consecuencia de la primera han variado notablemente el panorama social, económico e incluso político, caracterizado por una mayor crispación, al que ustedes se enfrentan y al que nos enfrentamos todos.

Usted ha dicho que las dos grandes cuestiones sobre las que debe trabajar su departamento son la movilidad sostenible y la vivienda y que para lograr los objetivos marcados será y es necesario reorientar la política de transportes hacia la movilidad sostenible y poner en marcha una política de vivienda ambiciosa. Dos objetivos muy ambiciosos, políticamente, por un lado, porque necesitarán un pacto político más allá de la coalición de Gobierno, y económicamente, porque necesitarán de medios económicos para llevarlo a cabo.

Habla de la movilidad como derecho del usuario al que tiene que dar servicio y de que el ministerio que usted dirige seguirá siendo el de la inversión territorial, pero con un enfoque orientado a las necesidades reales de las personas y del sector productivo. Estamos de acuerdo con este planteamiento; es más, añadiríamos que cuanto más descentralizada sea la gestión, más eficiente y más cercana al ciudadano será.

Llegó la crisis sanitaria y su Departamento se centró básicamente en dos aspectos: en disminuir el riesgo de contagios, limitando y prohibiendo la movilidad de las personas, y en asegurar el abastecimiento de los productos básicos, facilitando el transporte de mercancías. También tomaron medidas muy interesantes para hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad, sobre todo en temas de vivienda. En su comparecencia en el Congreso de 27 de abril usted indicaba que hay tres bloques en los que avanzar en el retorno a la normalidad: la recuperación del sector del transporte, la construcción y la vivienda —los ha repetido hoy—, y decía que esos tres bloques serán palancas de recuperación económica. En relación al transporte decía que era necesario diseñar con antelación un sistema seguro y coordinado con el resto de actores y administraciones, un proceso que tenía que ser gradual y seguro; y estoy de acuerdo con usted en que ese proceso tiene que ser gradual y seguro para que asegure la supervivencia del sector y le dé seguridad jurídica, y ello dependerá en gran medida de las decisiones que se tomen en la desescalada. Así, los diferentes modos de servicio de transporte deberán reanudarse progresivamente como una cuestión prioritaria, sujetos a la implementación de medidas proporcionadas y efectivas para proteger la salud de los trabajadores y los pasajeros del transporte. Las medidas restrictivas deben ser limitadas en su alcance y duración a lo estrictamente necesario para proteger la salud pública, y deben ser reevaluadas y ajustarse a las necesidades, identificando opciones de movilidad segura en lugar de medidas prohibitivas para paralizar los servicios de transporte. En la adopción de medidas se requiere de un enfoque coordinado entre los diferentes ámbitos competenciales. Usted decía —y en eso estamos de acuerdo— que, en Europa, tiene que haber unas directrices acordadas entre todos, de forma que todos estén sujetos a ellas.

Tal y como expuse en la pregunta formulada en el Pleno de mayo, la limitación de la movilidad ha supuesto una merma muy importante en los ingresos del transporte de viajeros, con una caída al inicio de entre un 80 % y un 90 %; y ello tanto en el transporte colectivo público como en el privado. No le voy a repetir los datos de la pérdida que asume este sector, esencial y clave para la reconstrucción europea y para el cumplimiento del Pacto verde europeo y de los objetivos de la Agenda 2030. Es muy importante la posición que adopte Europa respecto a los pactos a los que se llegue sobre los fondos de reconstrucción europeos, para que se destinen a este sector y para que estos lleguen a las empresas afectadas y a las administraciones competentes en materia de transporte, que ya han asumido y están asumiendo los costes. Le preguntamos cómo se van a repartir entre el Estado, las comunidades autónomas y los ayuntamientos estos fondos, y más en concreto cómo se va a hacer en el caso de las administraciones de régimen foral, y me estoy refiriendo a la comunidad autónoma vasca y a Navarra.

Ha hablado también sobre un fondo, que no sé si es el mismo que se está negociando con Hacienda para el sector del transporte y también para el sector, tanto público como colectivo, del transporte de viajeros. No sé si se refiere al mismo fondo o me puede dar más detalles sobre ello. El transporte público

necesitará un plan de impulso para afrontar esta crisis y se van a tener que tomar medidas urgentes para salvaguardar este sector esencial, como la extensión de los ERTE durante la recuperación progresiva del sector; medidas para hacer frente a la liquidez de las empresas; medidas para dar seguridad jurídica en los contratos, adaptando el régimen económico durante la desescalada; medidas de flexibilización de la adaptación de la demanda, y no menos importante, campañas de apoyo al sector público que generen confianza en su uso por parte de los ciudadanos, a los que se les ha recomendado usar el vehículo privado en sus desplazamientos y así hacer frente al estigma hacia estos modos de transporte. Y se tiene que aprovechar este período para afianzar las bases de un nuevo modelo de movilidad sostenible. El transporte es un sector esencial y clave para las personas —lo ha dicho usted y lo han dicho diferentes portavoces—, lo es también para la economía, para la cohesión social y para la sostenibilidad.

Como en su intervención hacía usted referencia a las líneas generales de su Departamento, en esta segunda parte de la mía, y en nombre de mi grupo, le voy a reiterar, porque usted ya las conoce, nuestras peticiones en materia de transporte para el desarrollo sostenible. El Partido Nacionalista Vasco entiende que las infraestructuras del transporte son básicas para la cohesión social, la mejora de calidad de vida y el crecimiento económico, y contribuyen decididamente a la mejora de la competitividad de las empresas y a un desarrollo más sostenible. Las infraestructuras del transporte y su gestión tienen una incidencia directa en los desarrollos territoriales y urbanos, y afectan a la mejora de la vida de los ciudadanos. Por ello insistimos en la descentralización y en la transferencia a Euskadi del conjunto de infraestructuras del transporte, para gestionar de forma más eficaz, eficiente y de acuerdo con las necesidades de los ciudadanos y de las ciudadanas, y de las empresas de nuestro país. Así, proponemos la actualización de los convenios forales en materia de transporte por carretera, la transferencia de infraestructuras ferroviarias de cercanías que discurren dentro de Euskadi para integrarlas dentro del conjunto de transporte y proporcionar una mayor y mejor oferta del transporte, sin tener que esperar a las sentencias del Tribunal Constitucional, que consideran que algunas líneas no son de interés general; culminar la Y vasca —usted se ha hecho referido a ello—; potenciar el corredor atlántico de mercancías y la transferencia de la gestión de los aeropuertos de la comunidad autónoma vasca. Queremos pasar de ser meros asistentes del Comité de Coordinación Aeroportuaria a ser sus agentes gestores. En este ámbito se pretende la consecución de un sistema aeroportuario vasco, con una gestión más cercana, integrada y coordinada de los aeropuertos vascos, y con la conexión de las infraestructuras aeroportuarias con el conjunto del sistema de transporte; la descalificación del puerto de Pasaia como puerto de interés general y el impulso de la conexión de la nueva red ferroviaria con Nafarroa y Aquitania para concluir con el desarrollo completo de la red transeuropea atlántica.

Le he enumerado las propuestas generales de nuestro programa electoral para las Cortes Generales. Estas son nuestras líneas generales de actuación. Usted ha presentado las suyas. Para nuestro grupo es necesario integrar las políticas de desarrollo urbano y económico con las políticas de movilidad. Las infraestructuras deben ser diseñadas y gestionadas teniendo en cuenta las necesidades de los ciudadanos a los que dan servicio, y qué mejor que la Administración vasca para llevarlas a cabo. Sabemos que son momentos difíciles, que habrá que priorizar, pero usted mismo ha defendido, y nosotros coincidimos en ello con usted, que se tiene que mantener en lo posible el nivel inversor de la Administración pública. Necesitamos políticas expansionistas con valor de retorno económico, medioambiental y social, y su Departamento juega un papel fundamental en estas políticas expansionistas en materia de transportes, de vivienda y de agenda urbana. Usted ha dicho que se mantendrán las inversiones que estén en fase de finalización, y ha citado, entre ellas, los corredores ferroviarios estratégicos en ejecución; también ha citado la Y griega vasca, inversión que está en fase de finalización y que tiene un retorno económico, medioambiental y social que recibe fondos comunitarios y que es, en definitiva, una infraestructura que forma parte del corredor atlántico y uno de los ejes prioritarios de transporte ferroviario.

Esperamos, porque vemos que sigue en marcha la política de inversión, que la Y vasca va a ser una prioridad y que está entre esas inversiones, que no haya más retrasos, porque cada vez que tenemos retrasos también perdemos fondos europeos y es necesario que esta línea esté en marcha cuanto antes.

Para finalizar, le proponemos colaboración y corresponsabilidad. Como usted sabe, su Departamento incide en la calidad de vida de las personas, tiene un ámbito competencial compartido y es clave para la consecución de los objetivos de la Agenda 2030. No tenemos ningún problema en colaborar con usted, en hacernos corresponsables. Usted conoce cuáles son nuestras peticiones, y en todo lo que se haga para esa consecución contará con nosotros.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Vaquero Montero.

Continuamos con el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Euskal Herria Bildu.

Tiene la palabra la senadora Bailac Ardanuy.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Buenas tardes, ministro. Bienvenido y gracias por su intervención. Quiero, en nombre de mi grupo, mostrar nuestro apoyo y solidaridad a las personas que han perdido a sus seres queridos por la COVID-19.

Quisiera empezar mi intervención señalando cuál es, a nuestro juicio, el contexto en el que su ministerio realiza su labor. Partimos, ya lo sabe, de una falta endémica de inversiones en Cataluña que limita la competitividad y las oportunidades de nuestro país. A la desinversión hay que sumarle, también, la imposibilidad de decidir sobre las grandes infraestructuras como los puertos o los aeropuertos. Nuestro objetivo, señor ministro, es el de contar con un país bien conectado, con transporte público eficiente y con infraestructuras al servicio de la economía productiva. Nuestro objetivo es hacer posibles unos pueblos, barrios y ciudades donde todo el mundo pueda vivir con bienestar y tenga la oportunidad de acceder a una vivienda digna a un precio razonable. Sin embargo, la crisis del coronavirus les ha pillado con los deberes por hacer. La garantía del derecho a la movilidad de bajo impacto ambiental y la priorización del transporte público quedan todavía lejos; como también está lejos la inversión que tocaría en ferrocarril para pasajeros y para mercancías.

Partimos de unas infraestructuras definidas por un modelo radial e ineficiente. Falta camino por andar para lograr esas infraestructuras a las que se refiere, sustentadas por los criterios de rentabilidad socioeconómica, de evaluación del coste y de impacto social, territorial y medioambiental. La crisis del coronavirus, sin duda, lo ha cambiado todo, pero los déficits que venimos arrastrando van, a nuestro parecer, a lastrar aún más la salida de la crisis.

El impacto de la COVID-19 nos revela una realidad que no podemos obviar: la movilidad sostenible debe ser ahora, más que nunca, una prioridad. Ahora que aprendemos lo que supone vivir en un planeta enfermo debemos fomentar el transporte público como piedra angular de las políticas por el derecho a la movilidad. Y aquí va a ser necesario que se tomen medidas cuanto antes para ofrecer alternativas reales y seguras al vehículo privado, como usted ya ha mencionado, y para evitar también que los mayores costes del transporte público se trasladen a los precios. El contexto es idóneo para promover los desplazamientos en bicicleta y a pie.

Otra de las realidades que nos desvela la crisis tiene que ver con el derecho a una vivienda digna y a un precio razonable, porque para confinarse hay que tener dónde hacerlo, y 4,5 millones de personas en el Estado español viven en infraviviendas, según el informe del relator de Naciones Unidas Philip Alston. En este aspecto, los ODS no encomiendan el reto de asegurar para 2030 el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles, así como mejorar los barrios marginales.

Me adentraré ahora en la red ferroviaria. Como usted conoce, todo el arco mediterráneo, Catalunya, el País Valencià y las Illes Balears, padece un déficit crónico en infraestructuras. Esto supone, sin duda, un freno a la competitividad de uno de los corredores económicos más importantes del sur de Europa y el primero del Estado. El corredor mediterráneo sigue siendo la gran infraestructura pendiente, una infraestructura que permitiría dar salida al tráfico de mercancías del eje mediterráneo hacia Europa, así como conectar el tráfico de mercancías de los puertos de Barcelona, Tarragona y Valencia a la red ferroviaria europea. ¿Es el corredor mediterráneo una prioridad real para su Gobierno?

Como sabe, en Esquerra Republicana hemos reclamado desde hace años la construcción de una plataforma segregada y exclusiva para mercancías, teniendo en cuenta que en el nudo de Tarragona se unen dos ramales de este corredor, lo que producirá, probablemente, un colapso en la línea a partir del 2025. Las inversiones, a nuestro entender, llegan tarde y llegan mal, porque no se cumplen los plazos y no se resuelven los problemas de movilidad de la ciudadanía. Nos parece que hace falta más transparencia en las partidas presupuestarias, así como en su grado de ejecución. Le pedimos un nuevo calendario de ejecución y garantías de su cumplimiento.

Permítame que haga referencia, también, al traspaso parcial de Rodalies de hace una década y al incumplimiento reiterado de las inversiones y de la disposición adicional tercera, que también se ha mencionado, del Estatut de Catalunya. Diez años después, y según datos de la Generalitat, seguimos esperando los 4000 millones de euros en inversiones en infraestructuras de ADIF y los más de 200 millones de euros anuales del déficit tarifario a Renfe.

Señor ministro, en muchas partes de Cataluña y del País Valencià una buena conexión de tren implica multiplicar las oportunidades laborales, sociales, económicas y educativas, y esas oportunidades ahora, más que nunca, ante la crisis económica y social que ya estamos viviendo, son muy valiosas. ¿Han reflexionado sobre el mal estado en que se encuentra la infraestructura ferroviaria en Cataluña? ¿Qué

medidas van a adoptar para reducir los numerosos accidentes, incidentes y atrasos? Porque eso sí que merma la confianza en el transporte público a la que usted se refería anteriormente.

Podríamos hablar, también, de las ineficiencias del modelo radial y de la necesidad de reforzar el servicio de alta velocidad entre Lleida y Barcelona. Se necesitan más frecuencias, mejores horarios, precios más asequibles y trenes en mejores condiciones, además de una revisión de los abonos para viajeros frecuentes. La línea cuenta con unos 200 usuarios habituales al día, pero sabemos que serían hasta 190 000 las personas que diariamente se mueven entre Lleida y Barcelona y a las que debemos dar alternativas reales al vehículo privado. También, déjeme trasladarle las reivindicaciones de dos ciudades, de Tarragona y de Lleida, que reclaman poder estar incluidas en el servicio AVLO cuando se vuelva a poner en funcionamiento. Y me gustaría preguntarle si van a poder replantearse esa cuestión.

En relación con los aeropuertos, usted es conocedor del diferente punto de vista de nuestro grupo respecto al modelo aeroportuario centralizado en el que existe un aeropuerto preponderante y el resto se entienden como subsidiarios. Esta realidad ha supuesto siempre un agravio en inversión para con el aeropuerto de Barcelona. Por ejemplo, Barajas, en el periodo entre 1992 y 2005, acumuló un 56 % de la inversión cuando solo tenía el 22 % del tráfico aéreo estatal total y, en cambio, Barcelona, con un 15 % del tráfico aéreo, solo recibió un 15 % de la inversión. En conclusión, Madrid recibió en ese periodo tres veces más que Barcelona, pese a tener un tráfico aéreo equiparable. En los últimos años se llevó a cabo la inversión en la T1, aunque es verdad que acumulamos varios años de retraso respecto a Barajas, además de las evidentes diferencias en la gestión que año tras año producen las movilizaciones de los trabajadores y las trabajadoras de El Prat.

Usted se ha referido, también, a que el proyecto de ampliación va a demorarse. Le pedimos que esa ampliación se haga consensuada con todos los agentes implicados y teniendo en cuenta, también, los condicionantes ambientales que puede llegar a tener ese proyecto.

En relación con los puertos, el puerto de Barcelona y el de Tarragona serían otros dos grandes perjudicados por la falta de inversión. Seguramente las previsiones se verán afectadas por el impacto del coronavirus, pero si no hubiera sido así, para este año, para el 2020, se estimaba que el puerto de Barcelona aportaría 5,8 millones de euros al sistema y que en cambio recibiría 315 000 euros en inversiones, es decir, que aportaría el 19 % al sistema y recibiría menos de un 1 %. ¿Cuál es el calendario para hacer efectivas esas inversiones y para hacer efectiva la conexión ferroviaria?

Pasaré ahora a hablar de las carreteras. Le pedimos que presenten un calendario razonable de ejecución de las obras de mejora del firme de la autovía A-2 en su paso por las comarcas de Lleida. En 2019 esta autovía registró una accidentalidad récord siendo el peor año de la última década con seis víctimas mortales. Su respuesta ha sido lenta y escasa; de hecho, es la tónica con la que se viene actuando en esa autovía desde que se inauguró hace veinticinco años. También, nos preocupa la seguridad de la N-240 y quisiéramos preguntarle: ¿cuándo van a ser una realidad las medidas de seguridad necesarias en Juneda para reducir el grado de accidentalidad que existe? ¿Se retomará de nuevo, una vez acabado el estado de alarma, la restricción del paso de camiones por la N-240? ¿Se hará efectiva en el tramo completo entre Lleida y Les Borges Blanques? Así lo piden los ayuntamientos y las plataformas de vecinos, y a ello se comprometió también su ministerio. Por eso, nos gustaría preguntarle: ¿cuándo podrá ser efectiva? Y, también, teniendo en cuenta que en agosto de 2021 finaliza el contrato de concesión para un tramo de la AP-2 y otro de la AP-7, ¿existen diferentes opciones para asegurar el mantenimiento de estas vías una vez se eliminan los peajes? ¿Cuál es su modelo?

En relación con la vivienda, su ministerio —ya lo ha explicado— puso en marcha algunas medidas urgentes en el ámbito social y económico para hacer frente al coronavirus, entre ellas, un programa de ayudas para alquileres de vivienda habitual y otro de ayudas a personas vulnerables. La dotación de esta orden fue de 100 millones de euros, de los cuales, a Cataluña le correspondieron 14,5 millones de euros, una cantidad que nos parece completamente insuficiente y que se demuestra por la vía de los hechos, ya que la partida se agotó en 15 días. Con ese importe se puede dar respuesta únicamente al 0,4 % del total de contratos de alquiler registrados en Cataluña, que son 664 010. Por eso, le proponemos que haga efectivo el compromiso de su Gobierno por una vivienda como derecho y no como mercancía. Le proponemos que multiplique por diez los fondos dedicados a la ayuda para el pago de alquileres para quienes más lo necesitan. Le pedimos que destine 1000 millones de euros en ayudas al alquiler, aunque sabe que nuestra opción pasa por la suspensión urgente del pago del alquiler para los colectivos más afectados por esta crisis, una suspensión del pago de los alquileres sobre todo a bancos y a fondos buitres y acompañada, cómo no, de compensaciones para los pequeños arrendatarios.

Le pregunto cómo van a garantizar el derecho a la vivienda de las personas más afectadas por esta crisis. Lo dijo el relator de Naciones Unidas, al que antes he mencionado; el relator sobre extrema pobreza

y derechos humanos dijo que el Estado español tiene una crisis de vivienda de proporciones inquietantes. La especulación, precios descontrolados, poca vivienda social, el problema de los desahucios y la verdad es que no se ha llevado a cabo ninguna política efectiva para abordar la grave crisis residencial que sufre la ciudadanía. La inacción de las políticas de vivienda durante tantos años ha comportado que hayamos pasado de una burbuja inmobiliaria a una crisis en el modelo del alquiler. Sin duda, tenemos un modelo especulativo en expansión, gestionado por fondos internacionales y sin ningún valor social. La crisis de la vivienda de alquiler y el mantenimiento de la precariedad laboral están expulsando a decenas de familias cada día de su casa ante la imposibilidad de destinar el 60 % o más de sus ingresos fijos al pago del alquiler. Y ante la nueva crisis, esta situación, sin duda, va a empeorar.

Estas son las cuestiones que queríamos plantearle, señor ministro, y vamos a escuchar con atención sus respuestas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Bailac Ardanuy.

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

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Nuestras primeras palabras son, necesariamente, para expresar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, nuestras condolencias más sinceras a las familias de los más de 43 000 españoles fallecidos por el coronavirus; nuestro apoyo incondicional a todos los que siguen luchando contra esa enfermedad y, por supuesto, nuestro aplauso y reconocimiento unánime a todos los héroes de esta batalla: profesionales de la sanidad, de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, de las fuerzas armadas, de los servicios de emergencia, del transporte, dependientes, trabajadores del sector primario y, en general, a todos los que se han hecho acreedores a esta distinción.

Entrando ya en materia, buenas tardes, bienvenido y bien hallado, señor Ábalos. En diciembre de 2018 le tuve que llamar la atención por el hecho de que hubiese usted tardado nada menos que seis meses en comparecer por primera vez ante esta Cámara. Hizo usted propósito de enmienda en aquel momento, pero nuevamente hoy, en junio de 2020, le tengo que reprochar el hecho de que haya vuelto a tardar medio año en comparecer. Y no es excusa la declaración del Estado de alarma, porque tuvo usted varios meses antes de la misma para poder venir y porque ahora hace ya un mes que sus compañeros de ese hormiguero de ministros, que es el actual Gobierno de la nación, llevan compareciendo ante el Senado.

¿Qué es lo que ha pretendido usted? Nosotros lo tenemos bien claro, se ha quedado prácticamente para el último: dejar pasar el tiempo con el objeto de que todos intentemos olvidar un poco el caso Delcy, ese caso que a usted, como ministro de Transportes, le situó en el ojo del huracán político y mediático por protagonizar uno de los mayores escándalos que se recuerdan en la historia reciente de las democracias occidentales europeas. Por dos razones, señor Ábalos, en primer lugar, porque contravino usted una orden directa de la Unión Europea, lo que supone una ilegalidad supina. La señora Delcy Rodríguez tiene prohibida la entrada y estancia en suelo europeo y, aun así, estuvo en España. Y, en segundo lugar, señor Ábalos, permítame que se lo diga, por mentirnos más que Pinocho: dio usted más versiones de ese encuentro que números tiene la canción del mambo, que ya tiene mérito, hasta diez explicaciones distintas tuvimos que oír los españoles y, a día de hoy, todavía no sabemos ni lo que habló con esta señora ni, lo que es peor, donde están y lo que contenían las famosas 24 maletas que ilegalmente entraron y se quedaron en territorio español. Decía su compañero Rubalcaba que los españoles no se merecen un Gobierno que les mienta. Sin duda alguna, en este socialismo de la nueva normalidad se opta más por dejar pasar el tiempo a ver si todo lo cura.

Cierto es que en este jardín de los despropósitos en el que vive instalado de forma permanente su Gobierno, las últimas y delirantes declaraciones de su compañera Irene Montero sobre el 8M, los desmanes y mentiras de su compañero Marlaska sobre la Guardia Civil o, incluso, la traición y humillación a las víctimas del terrorismo ejecutada directamente por su jefe Sánchez tras los pactos con Bildu hacen que haya quedado usted, prácticamente, a la altura de los yogurines, permítame la expresión, en esto de cometer tropelías. Pero ya le digo que eso con nosotros no cuela y avisado queda. De verdad, señor Ábalos, ¿qué tiene que pasar en España para que ustedes dimitan? ¿Es que lo de la higiene y limpieza democrática solo es exigible para los demás, pero nunca para ustedes? En fin.

Y ha venido usted hoy aquí y nos ha leído un larguísimo discurso de hora y media de duración, lleno de buenismos y espacios comunes, pero sin ninguna concreción. ¿Y cuál es el resultado? Pues la decepción más absoluta, porque de los buenos deseos no se come. Hoy tenía puestos en usted los ojos de millones

de españoles. El sector inmobiliario y de la construcción representa más del 10 % del producto interior bruto; el transporte y logística, más del 8 % y si le sumamos el 14 % del turismo —porque, indudablemente, sin movilidad de las personas no hay actividad turística— supone que un tercio de la riqueza nacional depende de sus decisiones. Pero nos vamos exactamente igual que como hemos llegado. No sabemos nada en cuanto a los plazos, cuantías, procedimientos de las cosas de las que ha hablado, incertidumbre absoluta. Y eso no trae ni confianza ni expectativas buenas de futuro. Es más, es que sus antecedentes nos invitan poco al optimismo. ¿Cómo va a afrontar usted esta crisis, señor Ábalos? ¿Cómo lo hizo con la que nos metieron ustedes en el año 2008? ¿Va a volver a votar usted en el Congreso, como hizo en 2010, a favor de paralizar todas las infraestructuras de comunicación y de transportes actualmente en ejecución y en marcha en España?

Si hay que hacer recortes, nosotros le pedimos que los haga en otros dos campos: uno, en cortar por lo sano las multimillonarias comisiones que están haciendo de oro a sus amigos, los comisionistas afines, en la compra de productos sanitarios, muchos en su ministerio; y dos, en reducir la megaestructura de su mastodónico Gobierno, el de mayor número de asesores y cargos públicos puestos a dedo en la historia de la democracia. Pero, por favor, no paren ustedes las obras de los AVE, ni de las autovías, ni en los puertos, ni en los aeropuertos, por dos razones. En primer lugar, porque están contenidas en los vigentes Presupuestos Generales del Estado —¿se acuerda usted, esos que aprobó el Partido Popular hace dos años y votó usted en contra?—, lo cual les da respaldo presupuestario hasta su completa finalización. Y, en segundo lugar, porque son las que generan riqueza empleo, y si España se mueve saldremos antes de esta crisis.

En un momento de carestía económica, como en el que ahora nos encontramos, lo que toca es ser imaginativos y buscar soluciones, tal y como ha hecho Pablo Casado con las propuestas del plan activamos España. Puede usted acudir al sector público vía, por ejemplo, Banco Europeo de Inversiones; puede usted acudir al sector privado vía colaboración público privada y a coste cero para el Estado; puede usted, mañana mismo, si quiere, licitar todas las obras del Plan de inversión en carreteras que presentó Mariano Rajoy en el año 2018, más de 5000 millones de euros para reactivar nuestra economía mediante la construcción de 2000 kilómetros nuevos de autovía; pueden hacer ustedes exactamente lo mismo con el ciclo integral del agua, la gestión de residuos, las energías renovables. ¿No eran ustedes el Gobierno de la Agenda 2030? Pues demuéstrenlo, pero no nos paren el país. Y muy importante, fundamental, que con carácter inmediato constituyan ustedes el fondo de compensación para evitar los desequilibrios económicos en el ámbito del transporte de las personas. Sabe usted que todas ellas están al borde de la ruina y, si quiebran, pasarán dos cosas: que nos quedaremos sin empresas y con todos sus trabajadores en el paro y, lo que es más grave, sin sistema de movilidad de las personas, de los ciudadanos en nuestro país, lo cual puede ocasionar un caos de dimensiones verdaderamente colosales.

Y concluyo, señor Ábalos. Si hace todo esto tendrá nuestro apoyo, pero para eso necesitamos que sea usted el ministro de Transportes del Gobierno de España y no el secretario político del PSOE, que es a lo que se ha dedicado usted durante estos dos últimos años. A ello fue a lo que se comprometió usted cuando asumió su cargo ante S.M. el Rey y a ello es a lo que le exigimos que se dedique en cuerpo y alma por el bien de España y de todos los españoles.

Muchas gracias.

El señor ROLLÁN OJEDA: Gracias.

Señor ministro, la suya era una comparecencia muy esperada, porque desde el minuto uno el escándalo, la improvisación, el retraso y la rectificación han sido su día a día. Y su intervención en el día de hoy en esta comisión no nos hace pensar que vaya a cambiar o a mejorar en el futuro. Señor ministro, ni un nuevo anuncio concreto, está viviendo de las rentas del Partido Popular.

Me ciño a las cuestiones concretas del día de hoy, de lo que nos está ocurriendo en materia de movilidad o, mejor dicho, la ausencia de esta, fruto del confinamiento prolongado bajo el estado de alarma como su única solución al coronavirus. Ustedes han tenido que rectificar con respecto al uso de las mascarillas en el transporte público: primero eran altamente recomendables y después fueron obligatorias. La distancia entre una y otra decisión fue su incapacidad para garantizar su suministro, aunque tan solo fuera por una única vez y de cara a hacerse la foto. Pero, mientras tanto, pusieron en peligro a todos los usuarios del transporte público, muchos de ellos pertenecientes a los sectores esenciales.

Quisiera abordar algo que ya le han trasladado todos los consejeros de Transporte, incluidos los de sus filas, y a lo que usted ha reconocido hoy aquí que aún no ha dado solución: la creación de un fondo de compensación para que los consorcios regionales de transportes u organismos equivalentes puedan paliar

los efectos de la COVID-19, ya que, como bien conoce, ha habido una reducción en torno al 90 % en los ingresos obtenidos por la venta de títulos, como digo, principalmente por el distanciamiento social al no haber atajado a tiempo la crisis sanitaria.

Abordando el escenario del distanciamiento social, reitero que, al no haber sido su Gobierno capaz de adoptar las medidas necesarias a su debido tiempo y con la suficiente antelación, la actual oferta de transporte regular no tiene capacidad para dar respuesta a la demanda que se reincorpora día a día. Por ello, les animamos a que estudien dar participación a las empresas del transporte discrecional como parte de la solución con carácter temporal en tanto en cuanto persistan las restricciones en el uso del transporte público regular.

Señor ministro, hablar de movilidad aérea es hablar también de turismo, ya que el 90 % de los turistas extranjeros que nos visitan lo hacen utilizando este medio. Debo decirle que han sido un escándalo las perjudiciales declaraciones del ministro de Consumo al negar el valor añadido que representa para nuestro país, cuando representa el 12 % del PIB nacional y genera casi el 14 % del empleo. Sin embargo, lo que parece que a ustedes sí que les genera valor añadido es confinar o enclaustrar a los turistas que pretendían visitarnos. Un plan irresistible, pensarían ustedes: visita nuestro país y te tirarás catorce días sin poder salir de la habitación, previo pago, eso sí. Ese nefasto anuncio ha supuesto que la temporada turística y que la industria nacional del sector aéreo estén atravesando una situación difícilísima, señor ministro. Ha dinamitado un sector crucial y de alto valor para nuestro país, provocando un drama que se llevará por delante decenas de miles de puestos de trabajo. Lo que deberían haber hecho desde el minuto uno era garantizar la salud en el momento previo a subirse al avión, en tierra, es en tierra donde se debe generar un área libre de COVID para hacer atractivo y seguro visitar nuestro país. Y en este asunto, con o sin rectificación, repito, con o sin rectificación, el daño ya está provocado y este es irreparable. Ojalá que el portazo que ustedes han dado a aquellos que nos honran y enriquecen con su presencia no conlleve perderlos definitivamente como turistas. Última hora: Alemania retirará el 15 de julio el aviso contra viajes en Europa, menos para España. Tomen nota.

Mención especial merecen los transportistas de mercancías que, con su esfuerzo y sacrificio, han garantizado en todo momento la logística para que no se produjera el desabastecimiento en los lineales de nuestras tiendas. ¿Y cómo se lo han pagado ustedes? Pues abandonándolos a su suerte. No han garantizado algo tan básico como era el descanso, dónde alimentarse o dónde asearse. No lo digo yo, lo dicen todas y cada una de las asociaciones. *(El señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Ábalos Meco, esboza una sonrisa)*. No se ría, señor ministro, que usted no ha permanecido en la cabina de un camión sin saber dónde poder parar.

Dinamice también el transporte ferroviario por su alta capacidad de transporte y por lo respetuoso que representa. Y, por último, no se olvide del transporte marítimo, un transporte crucial no sólo para nuestros archipiélagos, sino también para nuestra Península. Como tampoco debe olvidarse del taxi y de las VTC, que han de tener una regulación nacional. Por lo tanto, deje de escurrir el bulto en este asunto, como lleva haciendo los dos últimos años.

Y ahora sí, por último, unas consideraciones muy breves. Tenga en consideración las propuestas del Partido Popular, las cuestiones contempladas en el programa activemos España y haga uso de los recursos nacionales e internacionales y, por lo tanto, no desaproveche la oportunidad.

Interviene mi compañero, el señor Silván.

El señor PRESIDENTE: Senador Rollán Ojeda, lo habitual es que la palabra la dé el presidente. Lo digo porque es lo habitual. *(El señor Rollán Ojeda: Perfecto, encantado de que sea así)*. Eso es lo anecdótico. Lo serio es que, señor Silván, tiene usted la palabra y le quedan 2 minutos y 53 segundos.

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, cumple usted estos días dos años como principal responsable de las políticas de infraestructuras, transportes y vivienda en España y parece que la única gestión eficaz de su mandato ha sido llamar al departamento de bautismos de la Moncloa para que le pusieran un nombre a su cartera, un nombre más rimbombante o, quizás, más progresista: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En relación con la Agenda Urbana, señor ministro, parece que a ustedes solo les importa el eslogan, pero tengo que decirle que detrás de este nombre, agenda urbana, se encuentra la gestión de uno de los factores más importantes para los españoles: la vivienda y la regeneración urbana. Importante porque la vivienda es un derecho universal e importante por el papel que va a jugar este sector, siempre que se hagan

bien las cosas, en la reactivación económica y en la generación de empleo. Fomento de la colaboración público-privada, agilización de licencias, digitalización de trámites, armonización de normativas, incentivos fiscales para movilizar recursos privados en este ámbito, impulso de la triple R, rehabilitación, regeneración y renovación urbana; son todas actuaciones que podrían y pueden acercarnos a la solución del problema del acceso a la vivienda y mejorar nuestro parque de viviendas en cuanto a accesibilidad y eficiencia energética. Y todo ello, señor ministro, con el plus de poder generar empleo en un tiempo que se va a necesitar más que nunca y en un sector que tiene el potencial de crear más de 400 000 puestos de trabajo si alcanzamos el ritmo de rehabilitación de los países de nuestro entorno.

Sin embargo, señor ministro, ustedes tienen la habilidad de gestionar mal las oportunidades que se presentan por sus prejuicios ideológicos. Para ustedes son otras las prioridades, prefieren el eslogan y el titular fácil antes que la gestión seria y responsable, prefieren el cortoplacismo antes que diseñar una estrategia sostenida y sostenible y prefieren —y esto se observa como una realidad cada vez más preocupante de usted y de su Gobierno— tomar decisiones de manera unilateral e improvisada. Pudiendo haber dado pasos en este sentido, usted —no sé si por convicción o por imposición de sus socios comunistas, aunque, en todo caso, como dije, por sus prejuicios ideológicos y el cortoplacismo que preside sus decisiones— ha decidido optar por actuar mediante la opción de la subvención, estableciendo diferencias y criterios que generan desigualdades sin sentido entre los diferentes arrendatarios, olvidándose de la capacidad que tiene este sector de movilizar recursos. Una política desequilibrada e ineficaz que se ha visto acompañada de decisiones erráticas, que llenaron al sector de inseguridad e incertidumbre durante la crisis sanitaria —hay que ver la querencia que tienen ustedes por las madrugadas— y que tuvieron como colofón una orden ministerial que era un pretendido, aunque afortunadamente frustrado, ataque a la propiedad privada. Con ustedes nada es casualidad y, aunque pretendieron haber aprovechado la crisis para imponer uno de sus sueños ideológicos intervencionistas, felizmente, la reacción de la oposición y de la sociedad civil les hizo reconvertir sus verdaderas intenciones en un mero error de interpretación.

Señor Ábalos, con crisis sanitaria parece que dando sus últimos coletazos, le pido que aparque sus prejuicios ideológicos, abandone el cortoplacismo y el titular fácil y comience a trabajar. Y en ese sentido, señor ministro, y finalizo, el Grupo Parlamentario Popular en el Senado es proactivo, propositivo y le proponemos y le animamos —en aras de potenciar la regeneración, la rehabilitación y la renovación urbana— a elaborar de manera inmediata un plan estatal de rehabilitación, autónomo del plan de vivienda genérico, y, claro está, dotado con los fondos suficientes para conseguir los importantes objetivos de reactivación económica y de creación de empleo.

Señor ministro, en estos dos años ha demostrado que también tiene otras habilidades que le van a abrir otras puertas, no sé si giratorias, como la de su predecesor, don José Blanco, o también como contador de chascarrillos o como acompañante en la terminal 4 de Barajas, pero aquí tiene la oportunidad de trabajar con la implicación de todos en una política de vivienda no ideologizada y sí práctica y moderna.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Silván Rodríguez.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Morales Quesada.

El señor MORALES QUESADA: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señor ministro, gracias por su comparecencia y sus explicaciones en esta comisión. En primer lugar, me gustaría mostrar en nombre del Grupo Parlamentario Socialista las condolencias a los familiares de los fallecidos por la pandemia COVID-19, mi más sincero deseo de una pronta recuperación a los que están luchando contra el virus y también quiero hacerlo extensivo a los familiares de los dos fallecidos en el accidente ferroviario de ayer.

Quiero agradecer y reconocer la enorme labor y sacrificio durante estas semanas de todos los sanitarios y de todas las personas de trabajos esenciales, que nos han hecho la vida más fácil a los que estábamos confinados. Para sobrevivir al virus ha habido que salir de las calles y, como ha quedado demostrado, la mejor y más eficaz vacuna en este momento es el aislamiento interpersonal, y lo han llevado a cabo garantizando el abastecimiento a los centros de alimentación, permitiendo la conectividad y luchando por evitar soluciones que en la crisis financiera lo que consiguieron fue aumentar las desigualdades. En este sentido, el ministerio que usted dirige ha estado muy activo para reducir la movilidad en el transporte por tierra, mar y aire, y no es fácil, ha tenido que cambiar su razón de ser tradicional, fomentar la conectividad y promover la obra pública, para adaptarse a un entorno de reducción de la conectividad como medida paliativa de la COVID-19 y de ralentización de la obra pública, y lo ha hecho con éxito y a tiempo. La

derecha dice que se actuó tarde, pero hay que recordar a su frágil memoria que desde febrero el ministerio procedió a la revisión y adaptación de los protocolos de actuación existentes siguiendo las directrices del Ministerio de Sanidad. Durante este estado de alerta, dos han sido las máximas del ministerio: combatir la propagación del virus a través de los desplazamientos, garantizando la movilidad imprescindible y de forma segura de los ciudadanos, y facilitar el transporte de mercancías asegurando el abastecimiento.

Quiero agradecer también el trabajo incansable de los transportistas durante estas semanas, para los que el ministerio adoptó medidas para cubrir alojamiento y alimentación —yo no sé en qué planeta viven los portavoces del Partido Popular—. Y, señor ministro, no son de extrañar estas medidas, ya que los socialistas siempre estaremos al lado de los trabajadores y más en estas circunstancias.

El mantenimiento del transporte ferroviario de mercancías también fue fundamental para el abastecimiento en determinados ámbitos. Durante este proceso se tomaron medidas específicas para la conexión también entre la Península y las Comunidades Autónomas de Canarias y Baleares, que en coordinación con sus gobiernos regionales minimizaron los desplazamientos, pero nunca dejaron de estar conectadas. Por otro lado, hay que reconocer la labor de AENA en cuanto a la gratuidad del transporte de material sanitario a través de la red de sus aeropuertos.

Este ministerio es fundamental, primero, porque para recuperar la actividad hay que recuperar la movilidad. Segundo, porque se presenta un entorno de movilidad donde las ciudades probablemente sufrirán un incremento del transporte privado. Y tercero, porque la reconstrucción tiene un instrumento de palanca, que es la inversión pública, con cerca del 80 % en este Estado a través de este ministerio. A este respecto, quiero destacar que no ha descansado desde su llegada al ministerio para poner en orden el desaguado de recortes —y quiero recordar a los portavoces del Partido Popular que los ministros de los recortes eran la señora Pastor y el señor de la Serna— y las obras paralizadas que se encontró tras la nefasta gestión del Partido Popular, como, por ejemplo, la firma del convenio de carreteras con el Gobierno de Canarias, activación de las obras de alta velocidad a Galicia, impulso de los corredores ferroviarios o liberar los peajes de las autopistas con conexiones finalizadas, entre otras.

Y voy a plantearle un asunto en el que me consta que su ministerio está trabajando y sé de su sensibilidad con el mismo, que es el control dentro de la legalidad vigente a las compañías aéreas de los precios de los billetes desde la Península a los dos archipiélagos, ya que en este momento a veces sale más barato viajar desde Madrid a cualquier destino internacional que hacerlo a Canarias o Baleares. Tenemos un nutrido grupo de ciudadanos de Canarias que residen en la Península a los que les gustaría viajar con mayor frecuencia a su tierra pero no les es posible por el abusivo coste de los billetes aéreos. Además, es un objetivo del Gobierno la reactivación del turismo interno y necesitamos que Canarias pueda estar dentro de las opciones de viaje de aquellos ciudadanos que no viajen con paquetes turísticos, que sí que tienen precios competitivos. El PIB del turismo es importante tanto para Canarias como para Baleares.

Por último, quiero indicar el apoyo que está teniendo el sector del transporte por parte del ministerio, sector que ha sufrido mucho en esta crisis pero al que el Gobierno, con las medidas aprobadas, ha ayudado y le ayudará a afrontar la situación.

Y finalizo agradeciendo una vez más sus explicaciones y su labor al frente de este ministerio, señor ministro, en un momento tan complicado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Morales Quesada.

Tiene la palabra el senador Aragón Ariza.

El señor ARAGÓN ARIZA: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor ministro.

Quiero hacer mías también las palabras del compañero Ramón, dando el pésame a todas las víctimas de la COVID-19 y a sus familiares.

Dos buenas noticias, señor ministro: los sanitarios en primera línea, premio Princesa de Asturias de la Concordia. Creo que tenemos que estar todos de enhorabuena por ese premio. Y en relación con lo que han dicho algunos portavoces sobre la ideología, dijo usted recientemente: «Lo hicimos con la universalización de la sanidad pública, lo hicimos con la Ley de Dependencia y lo hemos hecho con el ingreso mínimo vital. Construimos derechos y hacemos justicia, como no puede ser de otra manera».

En su intervención en el Congreso, señor ministro, preguntaba que qué era lo que estaba en juego en estos momentos: ni más ni menos que la libertad, la democracia y la justicia social. Sin duda alguna, el problema más importante que teníamos los españoles con su ministerio, señor Ábalos, antes de la aparición de la COVID-19 no eran ni las vías, ni los vagones, ni la velocidad. Como hemos visto aquí, en

palabras de algunos portavoces, era Venezuela. ¿Se acuerda usted, señor Ábalos? Es muy triste todavía ver, señor ministro, que algunos portavoces y voceros siguen manoseando y pervirtiendo las palabras de una comparecencia y siguen utilizando, como digo, esa estrategia, en plan cainita, en relación con ese hecho que ocurrió en nuestro país.

Y es que, señor ministro, a veces da igual que usted traiga aquí un paquete de medidas extraordinario para esa reconstrucción que todos queremos de nuestro país, porque alguno tiene ya el titular marcado, marcado y comunicado a los medios de comunicación. A algunos lo que les interesa es que el titular sea: Ábalos miente, España rescatada, no hay liquidez en las arcas públicas, etcétera. Eso es lo que realmente a algunos les interesa y les gustaría que este Gobierno se marchara y se fuera por tierra, mar y aire. Repito, da igual lo que lo que planteemos los socialistas en esta Cámara, porque algunos no solamente nos quieren sentenciar por Venezuela, sino también, como digo, por la V del virus.

Hace aproximadamente año y medio tuvimos una entrevista usted y yo y recuerdo que me comentó personalmente que habían puesto precio a su cabeza política. Yo creo que, como estamos viendo estos días, el precio es a cualquier ministro, sea socialista o no sea socialista, y al Gobierno de este país. Eso es lo que realmente le interesa a la derecha de este país. Decía Rajoy: «¿Ustedes piensan antes de hablar o hablan tras pensar?» Porque a veces la mejor decisión es no tomar ninguna, que también es tomar una decisión. Pues la decisión que ha tomado usted, señor ministro, es la de venir aquí hoy, ser valiente y comparecer y, como digo, mostrarnos ese paquete de medidas de trabajo y actuaciones, esas directrices, esa hoja de ruta básica que usted nos está planteando hoy para alcanzar esa reconstrucción que necesita nuestro país.

Decían los portavoces del Partido Popular que el tema Delcy Rodríguez era uno de los mayores escándalos —he escuchado— de la democracia europea. Decía la Audiencia Nacional, 25 de mayo de 2018 —que llegó a cuestionar la credibilidad del testimonio del presidente del Gobierno—, literalmente: «Se creó en paralelo un auténtico y eficaz sistema de corrupción institucional a través de mecanismos de manipulación de la contratación pública central, autonómica y local». Mire usted, eso sí es un escándalo, pero no a nivel europeo sino a nivel mundial, que protagonizó el Partido Popular y la Gürtel en este país, y del cual todavía quedan muchas piezas, por lo menos eso esperamos los verdaderos demócratas de este país.

Es curioso también escuchar a los portavoces del Partido Popular hablar de las altas comisiones por la compra de productos sanitarios, como si el único que hubiera comprado productos sanitarios en este país hubiera sido el Gobierno, porque las comunidades autónomas parece que no ha comprado productos sanitarios. Pero tampoco se acuerdan de los más de 40 000 millones de euros que costó a este país la amnistía fiscal que hizo el señor Montoro; tampoco se acuerdan de esos 40 000 millones de euros. Y parece que tampoco se acuerdan de aquellos que dicen que el PSOE y su ministerio viven todavía de las rentas del Partido Popular. Señorías del Partido Popular, los que viven de la renta de los españoles y de las españolas están en Soto del Real, por si no lo saben ustedes todavía, creo que están en Soto del Real.

Y acabo mi intervención. El señor Silván ha dicho que tenemos una postura ideológica —como no puede ser de otra manera, nos dedicamos a hacer política, pero en fin— y dice que tenemos prejuicios ideológicos a la hora de hacer política. Nosotros no queremos prejuicios económicos, como digo, como los que le ha costado a este país la Gürtel, más de 122 000 millones de euros de corrupción que este país todavía tiene que sufrir y tiene que seguir pagando. *(Varios señores senadores del Grupo Parlamentario Popular en el Senado: ERE.— El señor Sanz Vitorio: ERE que ERE).*

Señor ministro, enhorabuena por su exposición. Para la reconstrucción de este país son muy importantes esa gran cantidad de medidas que ha expuesto hoy. Como han destacado algunos compañeros, el corredor Mediterráneo nos preocupa mucho y también nos preocupa mucho ese reconocimiento positivo de la movilidad como derecho —de cara al futuro, será muy importante—, así como la constitución del foro de ciudades, que usted ya lleva a cabo con la Federación Española de Municipios y Provincias, y que pone en valor, una vez más, no solo a las comunidades autónomas sino a algo tan importante en nuestro país como son los ayuntamientos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Aragón Ariza.

Tiene la palabra la senadora Moreno Duque.

La señora MORENO DUQUE: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, me va a permitir que le agradezca una de las primeras medidas que tomó al inicio del estado de alarma, aunque usted no haya hecho referencia a esta medida, que a mí me parece

fundamental porque evidencia la sensibilidad de este Gobierno con los más vulnerables: la paralización de los desahucios durante el estado de alarma; medida cuestionada, cómo no, por la derecha española, carta mediante, como sabe, de la consejera de Galicia. Señor Ábalos, si hasta la señora Merkel adoptó una medida idéntica o similar: la paralización de los desahucios durante el estado de alarma. Pero, claro, ¿qué tiene que ver la derecha europea con la derecha española? Desgraciadamente nada, lo estamos viendo en su comparecencia en esta comisión.

Señor ministro, ha hablado usted del efecto tractor —no hay peor sordo que el que no quiere oír— de la política de vivienda en la recuperación económica y del empleo, y nosotros se lo agradecemos porque ese efecto tractor trae causa de esa doble virtualidad de esta política pública de naturaleza económica, pero también de naturaleza social. Y mal haríamos si nos centrásemos solo en una de las vertientes: en la económica o en la social. Cuando usted llegó al Ministerio de Fomento en 2019, tuvo que reorientarla hacia la vertiente social porque el Gobierno anterior solamente se había centrado en la perspectiva, no ya económica sino mercantilista, de la vivienda; había despreciado su función social, y por eso el Gobierno del señor Rajoy recurrió ante el Tribunal Constitucional todas y cada una de las leyes autonómicas que recogían justamente esa función social de la vivienda. Usted la reorientó con el real decreto ley de medidas urgentes, con el que consiguió además estabilizar los precios del alquiler. En este sentido, hay que recordar que con el alquiler hicieron lo mismo que con la compra: subir los precios de la vivienda. Cuando la burbuja inmobiliaria, se aumentaron los precios de la compra y, después, con el alquiler.

Uno de los portavoces del Partido Popular ha dicho que tenía que utilizar la política de vivienda para reactivar el empleo y la economía después de esta crisis sanitaria, ¿verdad? Es decir, justamente lo contrario a lo que hizo el gobierno popular. Diseñaron planes para no gastar el dinero: las convocatorias públicas, como medidas disuasorias; los procedimientos encorsetados de concurrencia competitiva; las solicitudes no se presentaban y el presupuesto no se ejecutaba. En definitiva, repito, planes para no gastar el dinero. Y en política de vivienda no se puede hacer más con menos; incluso el plan que diseñaron posterior a la crisis económica de 2008 se elaboró para no gastar el dinero. Usted lo ha reorientado socialmente y ha conseguido estabilizar los precios del alquiler, pero este es el momento de centrarnos también en esa naturaleza económica de la política de vivienda, lo que no implica en ningún caso considerar la vivienda como un bien de consumo con el que se pueda especular. La vivienda es un derecho, con una regulación débil que hay que fortalecer, y usted ha dicho claramente que piensa hacerlo con la Ley de vivienda, porque ahora el principio rector de la política social y económica no tiene ningún tipo de desarrollo legislativo, queda relegado a una mera aspiración sociopolítica y sujeto a la voluntad del gestor público de turno que, cuando es de derechas, ya sabemos lo que hace.

En términos de empleo, señor ministro, sabe usted que en este sector se crean muchos empleos directos e indirectos, varían las cifras entre 63 y 68 por cada millón de euros. Lo importante es que toda la inversión que se hace para crear puestos de trabajo en rehabilitación tiene un retorno a través de la fiscalidad: en IVA, en IRPF o en cotizaciones a la Seguridad Social. Por tanto, volver a la economía del ladrillo, no, nunca, y menos con la liberalización del suelo —como quiere la derecha—, pero sí hay que fortalecer un sector que genera mucho empleo y del que viven muchas familias españolas, y en coordinación, como usted ha dicho claramente, con los territorios.

Señor presidente, permítame medio minuto más. Usted quiere coordinarse con los territorios, y lo va a tener fácil porque, además, cuando los planes se hacen desde Madrid, como hacían los gobiernos del Partido Popular y pensando solo en las grandes ciudades —yo vengo de Extremadura, y también me gustaría que se pensara en el mundo rural— se perjudican territorios como los de la España despoblada o los de la España de interior, que tan considerada ha estado durante esta pandemia. Por tanto, coordinación con los territorios, sí, siempre, para que con esos dos planes diferenciados podamos dar soluciones habitacionales a los más vulnerables. Ese es el compromiso de los socialistas, porque nosotros entendemos la vivienda como un derecho para la dignidad de la persona, igual que la educación y que la sanidad.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Moreno Duque.

Si les parece, señorías, vamos a suspender la sesión durante quince minutos.

Eran las quince horas y treinta y cinco minutos.

Se reanuda la sesión a las dieciséis horas.

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión. Buenas tardes; ahora sí, ya son buenas tardes.

Continuamos la sesión con la contestación del señor ministro, José Luis Ábalos Meco, a las intervenciones de los portavoces de los grupos parlamentarios.

Tiene la palabra el señor ministro.

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

Ha habido intervenciones lógicamente con diverso enfoque, algunas muy concretas, muy enfocadas al territorio. Yo tengo material, pero —como he comentado con algunos aprovechando el descanso— si me meto con cada territorio esto se puede alargar más que mi primera intervención, porque es mucho más denso. Puedo referirme a alguna en concreto; y, desde luego, a lo que sí estoy dispuesto es a contestar a todas más allá incluso de la pregunta y a hacerme cargo de lo que aquí se ha dicho respondiendo por escrito sobre cada una de las acciones, e incluso a alguna intervención que no tiene que ver con una acción sino con una visión, que no compartimos, de la justeza. Me comprometo a contestarles a aquello que tenga que ver con un aspecto meramente territorial.

El senador Sánchez-Garnica dice que conozco la agenda aragonesa, y es verdad, la conozco, porque participé en ella de alguna forma. Me alegro y celebro que hayan conseguido el Pacto por la recuperación. Sí me gustaría tenerlo en aquello que pueda afectar al ministerio, y en lo que podamos colaborar, lo veremos.

Me ha dicho: «No me da tiempo a decir también lo que han hecho». Bueno, yo no esperaba eso; esperaba lo que ha hecho, que es pedir; y lo que ha hecho, hecho está.

Al senador de Cantabria le puedo decir lo mismo. Efectivamente, hubo un compromiso con la formación de la que yo soy secretario de organización. Yo suscribí ese acuerdo para una investidura que finalmente no apoyaron, pero ya sabe que el compromiso público es reconocer el acuerdo y en ello vamos a estar.

Se ha interesado en concreto por un estudio informativo. Ya le he dicho fuera de la sala, pero se lo reitero aquí, dentro de la Cámara, que el estudio ya está para ser remitido a Medio Ambiente. También ha planteado una serie de actuaciones de las que he tomado nota y, si no le importa, le contestaré también por escrito.

El senador de la Agrupación Socialista Gomera, Chinaea Correa, ha planteado el tema de la fase 3. No me compete, y menos ahora que ya no tengo ni el rango de autoridad, como al principio. Es decisión de Sanidad, pero, sinceramente, lo veo obvio y lógico de acuerdo al estado de Canarias. Estoy de acuerdo con la prevención del Gobierno canario de no precipitar las cosas pese al buen estado de las islas —la suya especialmente está bien— y entiendo su reivindicación. Es más, a partir de hoy las comunidades autónomas van a entrar en la gobernanza para decidir estas cosas, proponiendo tanto el flujo interprovincial como el interinsular. Va a depender de lo que diga el propio Gobierno autonómico, que lo propondrá al Gobierno, y no veo especial problema.

Se ha repetido por varias señorías el tema de las tasas aéreas y la exención. No quisiera precipitarme, todo se puede estudiar, pero AENA también es una empresa. Lo digo porque a veces ocurre que pensamos en unas empresas y no pensamos que hay otras que también están soportando la crisis. Pensamos, a lo mejor, que el metro —que en unos casos es competencia autonómica o de un consorcio— pierde dinero, pero no pensamos que Renfe también pierde dinero y alguien tiene que hacerse cargo. Todos han perdido dinero, y obviamente en AENA o en Enaire en las tasas de navegación la situación es muy difícil. En el caso de AENA se trata de una empresa participada al 49 %, y el 49 % puede exigir que su inversión no esté condicionada a maniobras políticas; es normal, y puede pedir responsabilidad. No es lo mismo, por ejemplo, hablar de Renfe que hablar de AENA. Renfe es cien por cien pública y, por lo tanto, tiene una subordinación más política; no tanto AENA.

Por otra parte, también hay que ajustar un poco el impacto de las tasas. Yo creo que lo importante es que, efectivamente, haya movimiento. Todo eso tiene mucho que ver con la venta que hagamos de destino seguro, y para eso hace falta que garanticemos las condiciones sanitarias y, sobre todo, que se abran las fronteras, especialmente en el territorio Schengen. Yo creo que es eso, pero bueno, ya en su momento, con la crisis de Thomas Cook, Aena ya aplicó una política de carácter comercial, que al final representaba lo mismo, pero que se puede mover en los márgenes en los que se puede mover la empresa.

Por supuesto, es el 75 % de bonificación —esto lo ha planteado también el senador Clavijo—. Nos llegó un informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y estamos pendientes de un informe de la Airef. En cualquier caso, yo les digo bien claro que no vamos a buscar ningún informe que trate de enmascarar algún compromiso. El compromiso del Gobierno es mantener el 75 % y para ello atenderá todos los informes, pero la voluntad política es hacer efectivo este compromiso. Así es que si hay alguna dificultad o algún inconveniente, trataremos de solucionarlo con tal de mantener el principio

del 75 %. Lo digo porque, cada vez que uno no es tan rotundo, siempre da pie a la polémica, y ya llevo bastante tiempo como para no querer entrar en esa polémica, y les aseguro que defenderemos el 75 % más allá de los obstáculos que se nos puedan poner. Como en todo, si hay que arreglar algo, se arreglará, pero manteniendo ese propósito, que además forma parte ya del régimen, en este caso de las islas Canarias, pero también afecta a otros territorios, como Baleares, Ceuta y Melilla. A nosotros también nos interesa que los precios aéreos bajen, porque es mucho dinero el que el Estado está poniendo en este programa. Por lo tanto, si conseguimos que los billetes bajen, saldrán beneficiados los usuarios, pero saldrá también beneficiada, en este caso, la Administración del Estado, porque gastará menos y, por lo tanto, podrá utilizar otros recursos. Así que no observe ninguna complicidad en mantener pasajes elevados.

El senador Clavijo nos anima a mantener una inversión que debe ser media en los próximos Presupuestos Generales del Estado. Ojalá ese sea el debate, porque eso significará que podemos trabajar en los presupuestos —esto también lo han dicho otras señorías, planteándonos acciones y proyectos—. Todo esto está muy bien, todo esto podemos hablarlo, pero para eso hace falta tener unos presupuestos, que en el 2019 no conseguimos sacar, pese a que aumentaba mucho y considerablemente la inversión para este ministerio.

El senador de Teruel me ha planteado también algunas cuestiones. Me comprometo, al igual que con el resto, a contestarlas. En concreto, entre otras, me ha hablado de la liquidación de El Burgo-Fuentes, ¿puede ser? (*Asentimiento*). Lo digo porque ese dato sí lo tengo: que el viernes se abrió ya la apertura económica. Es verdad que en todo este tiempo de la pandemia, las adjudicaciones se han parado, pero fue ya uno de los acuerdos de la anterior prórroga del estado de alarma, en la que reabrimos toda la licitación, no solamente para la Administración del Estado, sino para todas las administraciones, que era, por cierto, una demanda que también se nos había planteado. Y en este caso concreto, el pasado viernes ya se abrió la apertura económica, con lo cual el proyecto va a seguir adelante.

El senador de Unión del Pueblo Navarro, pero creo que también el de Junts per Cat, han planteado el tema de los peajes. No tenemos una posición definida, y comprenderán que en estos meses de pandemia no ha sido algo que estuviera en nuestra mente. Lo que hemos hecho hasta ahora, y de momento mientras no haya una propuesta compartida, es que aquellas concesiones que van venciendo vayan decayendo, pero eso va de suyo, sobre todo porque, en definitiva, eso expresa un principio de igualdad entre los territorios. Otra cosa distinta es que planteemos la recuperación de una autopista por el coste que pueda tener, que normalmente es mucho.

Cuando preguntan: ¿Están ustedes por transferir autopistas? Pues si las autopistas, como toda la infraestructura y el transporte, entran dentro del ámbito de una comunidad, no hay celo en reservárselas. El problema es que cuando se plantea esta demanda de transferencia va asociada a la idea de recuperarlas. Pero si, en definitiva, la transferencia pasa por que la gestión mantenga las mismas condiciones que hay con el concesionario, nosotros no tenemos un punto de partida negativo. Claro, lo que no podemos hacer es recuperar toda la concesión para transferirla inmediatamente, porque, además, eso genera también muchos agravios con Asturias y con Galicia, que están soportando concesiones por mucho tiempo. Pero no tendríamos una posición en negativo al respecto.

Por cierto, me ha preguntado el senador por el tramo Ágrede-Tudela, ¿puede ser? (*El señor Catalán Higuera: Soria-Tudela*). Hoy concretamente —es que me acaba de llegar un correo— ha llegado la declaración de impacto ambiental positiva. También es casualidad, pero ha sido hoy. (*Risas*). ¡Qué le vamos a hacer!

La senadora Ribero ha planteado el traspaso de Rodalies. En principio está transferido; las Rodalies están transferidas. (*La señora Rivero Segalàs: En parte*). Otra cosa es que la prestación la sigue haciendo Renfe. Y es verdad que esto es una anomalía, y es que, siendo el titular de la competencia la Generalitat, la transferencia del Estado se hace a Renfe. Eso no debería ser, y eso es lo que tenemos que arreglar. Se tiene que hacer a la Generalitat, que es el titular de la competencia, y la Generalitat pagar al operador de Renfe; lo que pasa es que ahí se tendrían que poner de acuerdo con las pérdidas que ahora mismo está asumiendo Renfe en el servicio; pero, en fin, no hay ningún problema. En este tema de Rodalies sabe que nosotros pusimos un coordinador a trabajar en un plan, que ya está entregado. Queremos encontrar el momento para presentarlo y debatirlo con el Gobierno de la Generalitat. Lo tenemos hecho ya, lo que pasa es que, claro, en este momento en el que estamos restringiendo movilidad, hablar de movilidad parece un poco marciano. Está hecho ya; se nos ha entregado ya el plan de Rodalies; a nosotros nos parece que está bien, y ahora es cuestión de hablarlo con la Generalitat. También tenemos un plan que queremos debatir con la Generalitat, y el *conseller* Calvet lo sabe, porque somos conscientes de muchas de las cosas que ha dicho.

Hay algunas cuestiones más puntuales, como el tema de la viñeta. Hay una contradicción entre liberar y poner un pago, porque la viñeta no deja de ser un pago también para la infraestructura. En la sostenibilidad financiera de las infraestructuras, hay quien apuesta por la viñeta, otros por el peaje aunque sea de modo distinto al conocido de barrera. El País Vasco lo está haciendo, está cobrando también; tiene un sistema de cobro de peajes. Yo creo que ese es un tema que tenemos que abordar, y, lo he dicho muchas veces, me gustaría que fuera con consenso y con realismo, porque, evidentemente, tenemos una red muy amplia que hay que financiar. Si dejamos la demagogia y nos sentamos realmente a ver cómo lo hacemos, encantado. Pero, como digo, todas estas cuestiones que tienen que ver con la movilidad, en un momento como este las hemos aparcado, pero hay que retomarlas, porque están ahí, sin duda.

Respecto a las mamparas de los taxis, no depende de nosotros, es de industria. Sé que se está trabajando en ello, como también en las ITV, que ya se han puesto en funcionamiento. Pero esta es una cuestión que debe resolver Industria. Nosotros hemos pedido flexibilidad para esta cuestión.

La señora González Modino ha hablado del papel de los ayuntamientos. Ningún problema; al contrario, queremos que lo hagan, y es fundamental su participación: los ayuntamientos, las comunidades autónomas, el Estado. Es más, la política de vivienda es una competencia autonómica; el Estado está para promover. ¿Qué queremos nosotros cuando planteamos la ley estatal? Pues no invadir competencias, simplemente garantizar a todos los españoles y españolas el principio de igualdad para que todos puedan tener acceso a un derecho básico y constitucional. El Estado no puede abstraerse del cumplimiento de la función constitucional del derecho a la vivienda, y ahí está, pero realmente son las comunidades autónomas las competentes en vivienda, y los ayuntamientos son buenos actores, son unos actores muy adecuados; de hecho, el decreto que sacamos para los alquileres contemplaba más medidas, entre otras, que las inversiones en vivienda pudieran ir a cargo del superávit, de ese superávit que no se puede tocar; pues bien, ya en el 2019 dejamos que se pudiera utilizar todo ese remanente, que ese superávit se pudiera utilizar en vivienda. Ahora ya se puede utilizar en más cosas, con ocasión del estado de alarma, pero ya en el 2019 se podía destinar a vivienda, y es fundamental, yo creo que sí.

Es más —lo digo porque el senador del Grupo Popular me ha dicho lo del prejuicio ideológico—, yo no tengo ningún prejuicio ideológico, tengo ideología. Mis prejuicios van a lo básico, no a lo instrumental, mis prejuicios tienen que ver con el reconocimiento a la dignidad humana, a la igualdad de todos. Yo no le diré a usted que es indigno, *(El señor Silván Rodríguez: Yo no se lo he dicho a usted)*. No se lo pienso decir, porque usted no me lo ha dicho, pero hay otro señor que me ha dicho que no tengo dignidad, y esto incluso para un buen cristiano saben que es lo básico, es algo de lo que al ser humano no se le puede desprobeer, porque lo único que caracteriza al ser humano es la dignidad de ser humano. No se lo digo, porque no tengo por qué. Me lo ha dicho el senador de Vox, pero es que no quiero ponerme a su nivel, me he hecho ese propósito. A veces cuesta, porque la naturaleza humana es la que es.

Yo no tengo un prejuicio ideológico respecto a la colaboración privada, por eso se lo decía, ninguno; es más, he dicho que para la vivienda es fundamental la participación privada, si no, no conseguiremos mover el nivel de inversión que nos hace falta; es un aliado básico en el tema de la vivienda. Y por eso hemos planteado algo que tendremos que madurar, lo que llamamos el derecho de superficie, y es procurar suelo público concesionado, tanto para la construcción como para la gestión de vivienda en alquiler, y eso es iniciativa privada. Ese es el plan que ya expuse antes del virus, y ahora lo que estamos planteando, que no he podido presentarlo y entiendo, por lo tanto, que me lo pidan, es el Plan nacional de rehabilitación que, sin embargo, sí presenté en la Comisión Delegada para Asuntos Económicos. Es un plan con una ambición tremenda que pretende hacer al año diez veces de lo que estamos haciendo ahora en rehabilitación.

Ese plan —y conecto con la inquietud de la senadora de Adelante Andalucía— es porque la rehabilitación nos da unas posibilidades de regeneración urbana tremendas, y yo le compro las tres erres, me parece que en esa propuesta coincidimos: las tres erres. Porque además esa rehabilitación, no a pequeña escala, no de vivienda a vivienda, no de una finca, sino de barrios enteros tiene unas consecuencias: evitar la degradación urbana; la regeneración, y en términos de bienestar, de valores, de cohesión y de convivencia tremendas. Es decir, hay unos efectos sociales increíbles, pero al mismo tiempo genera un movimiento económico que nosotros hemos cuantificado que podría movilizar —si se hace así, con la pretensión de diez veces más el esfuerzo que hemos hecho, de pasar de 30 000 a 300 000 rehabilitaciones— del orden de 700 000 puestos de trabajo.

La construcción tiene un efecto tractor fundamental, no solamente la mano de obra que emplea la propia construcción, sino todas las actividades derivadas, pero enfocado a la rehabilitación y la regeneración. Y hay experiencias municipales que vale la pena conocer; experiencias que han hecho ayuntamientos con inversión privada, sin coste en muchos casos, simplemente combinando la iniciativa privada y algunas

mejoras. De hecho, es una de las propuestas que este ministerio ha presentado al Ministerio de Economía dentro del paquete de reconstrucción europeo. Aspiramos a que nos lo puedan financiar, ya veremos qué recorrido tenemos, pero es una aspiración.

Creemos que la obra pública también puede incluirse en ello. No mueve tanto la obra pública como la construcción, pero la obra pública nos permite, sin embargo, incidir en el tema de los corredores, en la cuestión logística de las mercancías, etc. Yo no tengo ningún prejuicio ideológico, y lo saben las entidades empresariales y organizaciones que se han acercado a nosotros; saben que no lo tenemos y que además nos hacen falta, nos hace falta también el volumen de inversión que ellos pueden manejar.

El corredor mediterráneo tiene que salir, tiene que salir —es que me sabe mal, porque yo soy valenciano, y no puedo decirlo más fuerte porque dirán que es interés—, pero supone lo que usted ha dicho: cambiar la política totalmente: la movilidad deja de ser ya radial. Además, es el corredor que más está moviendo económicamente, lo sabemos todos, desde Algeciras hasta la frontera con Francia; recorre buena parte del país y todo el Mediterráneo. En el último consejo de ADIF hemos aprobado una ampliación del ancho ferroviario; o sea que estamos trabajando en ello. Es cierto que he pedido a las empresas este tiempo, estos meses —que se han ido a tres o cuatro meses— qué efectos han producido —lo tenemos que evaluar en los calendarios—, y también los impactos económicos. Todo esto lo tenemos que medir, pero justamente ahora no hay que parar, hay que invertir y hay que poner al país en la tarea de la reconstrucción.

Mi compromiso con el corredor mediterráneo es evidente y el compromiso con el ferrocarril también, de hecho, una de las ideas —como decía antes— es tratar de introducir el transporte de mercancías por ferrocarril de modo prioritario. En España es cada vez menos lo que se mueve, y las empresas que se dedican a esto se han dirigido a mí quejándose de que el nivel de actividad ahora mismo les lleva a la desaparición. Tenemos que conseguir la intermodalidad y el acceso ferroviario a los puertos, que están colaborando con su propia financiación a ello. Tenemos que apostar, sin duda, por el sistema ferroviario, no tanto ya en alta velocidad, que están en marcha los proyectos, sino en la media distancia, en cercanías y en el transporte de mercancías; los tres deben ser la prioridad en materia ferroviaria.

Alguien ha hablado del AVLO, y me produce nostalgia, porque yo no veo que podamos plantear un *low cost*, que se basa en el abaratamiento. No sé quién me ha planteado que dejaba algunas ciudades fuera del *low cost*, pero ahora mismo, sí, estamos planteando ciertas distancias, y esto va a ser más complicado. De hecho, como saben, en el sector aéreo una de las directrices pasa por que el equipaje de mano no se lleve en cabina. Durante un tiempo, mientras no pase al olvido la epidemia, vamos a tener unos usos del transporte que ya no conectan con las ideas que teníamos.

Respecto al Talgo Torre del Oro no hay problema. No hay problema, de hecho, se están vendiendo billetes; eso me dicen. En cualquier caso, no va a desaparecer, el único problema es que ahora la movilidad se ha recortado tanto..., no solamente ahí, sino en muchos otros destinos.

En cuanto a la estiba, hicimos un gran esfuerzo, sacamos el real decreto, pero hay algunas cuestiones que nos marca Europa que tenemos que acometer.

Así que tenemos que retomar el tema de la estiba nuevamente. Y tendríamos que hacerlo buscando el mayor consenso, como el que conseguimos la última vez, cuando empresarios y trabajadores llegaron a acuerdos, también con nuestra mediación, que fue intensa. Pero, afortunadamente, se cerró bien. Y es lo que tenemos que intentar, poner punto final a esta cuestión.

Por cierto, lo del puerto de Algeciras me ha llamado tanto la atención que he pedido datos y me han mandado el NIF. Y no es Algeciras ni es Madrid. No sé qué será en Madrid, pero el NIF no puede ser de otro modo, porque todas las autoridades portuarias están radicadas en sus respectivos emplazamientos, y la única que está domiciliada en Madrid es Puertos del Estado, la sociedad Puertos del Estado, que, lógicamente, tiene las oficinas en Madrid. Por tanto, no sé exactamente a qué se refiere.

El señor Argüeso me ha planteado algunas cuestiones que yo, modestamente, creo haber explicado. Otra cosa es que igual no me he detenido o no he hecho énfasis en ellas. Me ha hecho algunas preguntas sobre las medidas de seguridad, los planes de desinfección, de higiene... Creo haber hablado de todo esto, así que no le voy a cansar diciéndolo dos veces. Ha quedado ahí, en la intervención.

Sobre cómo va la liberalización, también lo he comentado.

Me ha hablado del recurso de la CNMC. Se superó. Hubo un recurso que planteó Renfe a la CNMC y esta lo estimó. Se resolvió positivamente para Renfe, afortunadamente, lo cual no es baladí. Yo no me he referido en la intervención, pero es muy buena noticia que la empresa española Renfe pueda tener la vida prolongada y garantizada. Nosotros hemos hecho un esfuerzo de liberalización muy importante, muy europeo, que permite a otros países entrar. A España también le gustaría poder estar en Francia, por ejemplo. Y estamos intentando que se nos facilite poder trabajar en otros países como nosotros estamos

asumiendo también la liberalización. Pero, finalmente, el recurso fue favorable a los objetivos de Renfe. Por lo tanto, ya se firmaron todos los contratos con las empresas que salieron adelante. Apostaron y salieron acreditadas para el proceso de liberalización.

Lo de Renfe con Ferrovial ya lo resolvimos al principio de la crisis. Lo resolvimos con un esfuerzo por parte de Renfe y con un esfuerzo por parte de Ferrovial —también hay que decirlo—, que es una empresa que tenía prorrogada la concesión, pese a haber finalizado, y a la espera de poder licitar. No se licitó, la prórroga vencía y el problema no era el servicio, porque servicio no hay —está restringido a los trenes—. No hay servicio de cafetería, así que servicio como tal no hay. Pero eran 2000 familias que no tenían ni ERTE, que se iban directamente al desempleo. Y yo creo que ahí ha habido empatía con los trabajadores y un acuerdo que ha solventado Renfe con Ferrovial, que ha bajado bastante el coste del servicio. Se ha cerrado, se ha hecho bien y hasta enero estaremos así. Pero hay que pensar también qué futuro tiene todo este servicio, porque, como dije antes, si la forma de viajar cambia, hay determinados servicios que ya veremos lo que pasa con ellos. Pero, de momento, hemos procurado no tener 2000 familias dependiendo de esa situación. Por lo tanto, siguen en los ERTE y una parte pequeña trabajando.

También han hablado de los alquileres en aeropuertos. Ahora los aeropuertos se están acondicionando a todas las directrices de la Comisión en materia de seguridad. El reto es que el 1 de julio todos los aeropuertos que vayan a recibir turistas puedan contar con las condiciones sanitarias exigibles. Me ha hablado, asimismo, del Plan estatal de vivienda. Este plan lo hemos readecuado y hemos incrementado parte del plan estatal. Es cierto que se nos critica que es poco, pero no deja de ser más de lo que había. Bien entendido que estos planes también son planes de refuerzo porque, como decía, la competencia es autonómica. Por tanto, el Estado refuerza, pero no invade la competencia. Quiero decir que también las administraciones pueden aumentar sus aportaciones.

Y lo de los alquileres ha costado. Es cierto que ha costado suscribir que se acogieran las entidades bancarias al convenio con el ICO. Los argumentos son de ajuste de programa, de encajar estas medidas. Lo importante es que como el acuerdo, en prevención de todo esto, debía ser retroactivo —como saben ustedes—, los principales bancos están en ello y se pueden pedir esas ayudas. Nosotros siempre hemos querido no entrar en una visión de bueno y malo. No creo que el arrendador sea malo por naturaleza y el arrendatario bueno por naturaleza. Me parece un enfoque maniqueo que no conviene integrar. Es más, hay muchos tipos de arrendadores. Hay arrendadores para los que ese arrendamiento igual constituye su principal recurso. O, a veces, el complemento de un escaso recurso. Y, a lo mejor, por señalar a uno como vulnerable, estamos haciendo vulnerable a otro. Sí, porque los datos que tenemos son que más del 85 % de los arrendadores de este país no son grandes arrendadores. Es verdad que luego hay grandes arrendadores, pero el arrendamiento común no suele ser ese. Si encontramos una solución para no precarizar a ninguna de las partes, entiendo que es mejor y eso es lo que hemos intentado, no precarizar. Y había una fórmula, que era esta. Es decir, el inquilino puede pagar, llevándolo al límite, hasta diez años. Tampoco creo que sea tan gravoso. ¿Quién se hace cargo? Pues el Estado, que se hace cargo de los intereses, se hace cargo de todos los gastos de la gestión bancaria y, de últimas, se hace responsable del impago. Yo no creo que eso suponga para el inquilino ningún problema. Pero, al mismo tiempo, aseguramos las rentas al arrendador, no lo precarizamos. De hecho, el préstamo va al arrendador y le da también una seguridad, no penalizamos, no hay por qué penalizar. Es verdad que en el caso de los grandes arrendadores hemos puesto una herramienta para invitarles a negociar, pero en cuanto al resto, que es la gran mayoría, hemos entendido que no había que precarizar a ninguna de las partes y hemos procurado garantizar rentas a unos y a otros. En eso consiste la medida.

Senadora Vaquero, básicamente estoy de acuerdo con usted. Me ha hecho una reflexión acerca de la posición europea, que es muy importante, claro que sí. No sé exactamente cómo se distribuirían los fondos, porque tampoco entra en el ámbito de mi gestión. En cuanto a lo del fondo del transporte, estamos trabajando en ello. Hemos evaluado un poco las cuantías y tenemos que definir los criterios de distribución. Estamos trabajando también en ello. Esta fue una cuestión que planteamos y recuerdo que cuando lo planteé —no sé si fue en el Congreso— era un propósito y ahora ya, al menos, puedo decir que hemos conseguido que se instruya este fondo.

Por lo demás, sabe que muy poco antes —creo que en marzo— tuve una reunión con la consejera de Infraestructuras y pusimos al día toda la agenda vasca a este respecto. La pusimos totalmente al día. Nosotros no hemos cambiado. Creo que fue en el propio mes de marzo. De hecho, fue a la vuelta de un evento que hicieron sobre alta velocidad, a la semana siguiente. O sea, que efectivamente fue en marzo.

Y, por supuesto, nosotros también apostamos por la colaboración, por la corresponsabilidad y también por la lealtad institucional.

Ya he contestado a alguna cuestión planteada por la senadora Bailac, como el alquiler. ¿Cómo van a pagar los ciudadanos los alquileres? Pues esperamos que con estas ayudas. Esta medida está pensada para aquellos a los que coyunturalmente afectaba la pandemia, es decir, para aquellos que están afectados por un ERTE o son autónomos, y el tiempo que estimábamos podía ser de seis meses, aunque puede ser prorrogable. Pero, para los ya vulnerables de carácter estructural, hay otras medidas que van con cargo al plan estatal. Y en este caso ya son ayudas que pueden llegar hasta 900 euros al mes. O sea, son dos planes distintos: uno es para la situación coyuntural y otro es para los vulnerables en situación, digamos, estructural, que tienen unas ayudas cuya cuantía máxima es 900 euros. También es verdad que el ingreso mínimo vital podrá ayudar a muchas personas a asumir no este coste, sino otros gastos. Sin duda, todo eso ayuda a intentar luchar contra la precarización y contra la pobreza.

Creo que ya le he contestado a algunas cuestiones. Está el tema del modelo de concesión de autopistas: ya me he referido a ello. En cuanto a la regeneración urbana, estoy de acuerdo. El corredor mediterráneo también es una prioridad, se lo vuelvo a repetir; es real. No sé quién me ha hablado —creo que usted, de Adelante Andalucía— sobre el coordinador. El coordinador del corredor mediterráneo, hasta que yo lo nombré, tenía un cargo en la Generalitat a propuesta de Compromís; no viene de mi partido. No he tenido ningún problema, como en otros casos y situaciones. Y yo creo que mi propio ministerio es un reflejo de que eso no ha sido tenido en cuenta.

Termino con el Partido Popular. Lamento mucho que vayan a remolque de Vox, no les hace falta. ¿No se han dado cuenta de cuantos son y de lo que representan? ¿Para qué ir a remolque de esto? No les hace falta. Ustedes gobiernan, son un partido de gobierno. ¿Para qué? Sinceramente, ¿para qué? Por lo tanto, no me voy a detener. Mire, 24 maletas. Al final voy a ser yo el que mienta. ¿El de las 24 maletas no es mentira, o el de las 40? Lo digo por restarme alguna mentira imputable a mí, pero no voy a entrar, porque, además, todo lo que tenían que hacer ya lo han hecho, que es llevarlo a los tribunales. Pues ya lo resolverán los tribunales. Ya lo resolverán. Pero no veo que a ustedes les aporte nada, en serio. Yo tengo más respeto por ustedes siempre. Me he relacionado mucho como oposición, he llegado a acuerdos con ustedes sobre temas muy serios. No entiendo qué necesidad tienen si les sobran argumentos, les sobra oposición, les sobra propuesta y les sobra fuerza para tener que entrar en ese discurso que les hace tan marginales. Y, por supuesto, no me cite a Rubalcaba. Yo lo viví, yo viví la campaña contra Rubalcaba. ¿Tiene sentido que, una vez fallecido, nos lo saquen?

¿Reducir comisionistas? Claro.

Mire, el plan Casado no tengo ningún problema en estudiarlo. Si me lo hacen llegar, seguro que hay algo bueno. No tiene por qué ser malo. En nuestro caso, todo lo que venga del PSOE parece malo. Yo no les diré lo mismo, no. Puede ser que haya algo bueno, algo que pueda valer; no algo que se les ocurra cuarenta y un días después de que se nos haya ocurrido a nosotros, como el tema de los transportes, pero seguro que puede haber algo sobre lo que podamos llegar a acuerdos. Estamos deseando poder coincidir en algo. Además, este problema no lo tenemos allá donde gobiernan, es que son como dos mundos: el mundo que ustedes están ejerciendo aquí y el mundo cuando yo voy a Castilla y León y me encuentro con un presidente responsable y un Gobierno que gobierna. No entiendo esta esquizofrenia política, la verdad. Usted me habla del plan de Íñigo de la Serna. Usted sabe que yo nunca hablo mal, de verdad, lo sabe, nunca; siempre le he respetado. Cada vez que hemos tenido ocasión, nos hablamos. Le tengo mucho respeto. Me trató muy bien y me recibió muy bien, así que de mí no va a arrancar nada. Él hizo un gran esfuerzo para sacar cosas adelante. No dependió de él que las sacara o no. Este, en concreto, no lo pudo sacar. El PIC no lo pudo sacar porque no tenía permiso de Hacienda, que al final es donde hay que morir. Y no lo tenía. Y, además, chocaba con la Ley de contratos públicos que salió a finales de 2017. Así que no sé de qué me habla, porque, si hubiera sido así, hubiera licitado algo, y más en su región, en Murcia. Es de lo que le he avisado antes: ahora nosotros ya tenemos autorización de Eurostat y de Hacienda, pero entonces no se tenía. Así que se puede tener muy buena voluntad, pero si no tienes el instrumento afinado es imposible.

Usted me dice que no haga los ajustes de inversión pública que hizo el PSOE. ¿Usted se ha leído los presupuestos desde 2011 hasta 2018, que es el último, porque estamos aquí todavía con el de 2018? ¿Usted los ha visto? Porque, si los ha visto, no me puede decir eso, salvo que venga uno aquí a decir lo que sea para que quede lo que quede. En 2011, las inversiones presupuestarias para el grupo de Fomento eran 12 942 millones; en 2012, bajaron ya 2700 millones: 10 279; en 2013, bajaron otros 2000: 8534; en 2014, 7342; en 2015, 8124;

en 2016, 8486. ¿Aún se podía caer más bajo? Sí, se podía: en el 2017, 6883; 2018, 7876. Y nosotros, para el presupuesto de 2019, que no sacamos, planteamos 9973, casi 10 000 millones que no apoyaron, y ahí había como 2000 millones para Cataluña. Y así estamos. Nos fuimos a elecciones, nos pasamos un año de elecciones y ahora estamos como estamos. Así que no le voy a repasar la historia que han protagonizado. Por lo tanto, la inversión media anual acabó siendo un 50 % inferior a la ejecutada entre 2004 y 2011. Así es que ese cuento será para otras cosas, pero no para este caso.

Respecto al servicio discrecional que me plantea el señor Rollán, yo creo que es una opción. No le digo que no, puede ser una opción, porque cuando toda la actividad se ponga en marcha va a ser muy difícil mantener las distancias en el transporte urbano y metropolitano. Aparte de las cosas que les he dicho de influir sobre la demanda o establecer horarios, al final vamos a tener que buscar lanzaderas o trenes. Y yo creo que esa puede ser una medida, porque, además, algo de lo que no hemos hablado es del servicio discrecional, y este sí que padece un impacto durísimo. Son los autobuses de transporte escolar, los de excursiones, del Imserso, y estas empresas son las que peor han quedado y las que, encima, tienen más difícil remontar. Así que no estaría mal que alguna opción de este tipo la contempláramos todos: autonomías, ayuntamientos y también el Gobierno de la nación.

El fondo de transporte ya lo he comentado. Y no, no me he subido a una cabina de camión, de verdad, pero creo que tampoco usted lo ha hecho en este tiempo. *(El señor Rollán Ojeda: En estos tres meses, no)*. En estos tres meses ni usted ni yo debíamos subirnos a una cabina.

El señor Bernabé dice: Tendrá todo nuestro apoyo. ¡Ojalá! Ojalá me lo diga de verdad, porque estoy loco por aceptar algún tipo de apoyo, no total, pero sí para una cosa, para dos, no quiero más, pero, si viene para una o dos, yo estaré encantado de tenerlo. Y el mío también, si es preciso, lo pueden tener. Yo creo que, además, lo han tenido. Yo he hecho caso cuando me ha llamado un presidente del Partido Popular y me ha dicho: Por favor, el AVE no puede seguir trayéndonos gente. O cuando me han planteado algo, claro que sí. Estamos para colaborar los que gobernamos. Por eso, insisto, ustedes tienen que asumir que gobiernan. Aquí no, pero están gobernando en muchos sitios. Por lo tanto, no pueden actuar como un partido que no gobierne.

En vivienda, señor Silván, ya me ha hecho la referencia. Lo único que lamento es no haber podido hacer una presentación pública de ese plan de rehabilitación. Me lo impidió la pandemia. La verdad, siento que es un gran plan y estoy muy ilusionado en que pudiéramos llevarlo a cabo, porque es cambiar la faz urbana, es hacer que la gente viva de otro modo y sea de otro modo, porque las implicaciones sociológicas de la degradación urbana son tremendas, y esto sería un plan que creo que podríamos impulsar y, además, lo podemos impulsar con la colaboración privada, en este caso fundamental.

Siento no haber contestado a tantísimas cosas, pero, como digo, me comprometo a hacerlo por escrito. Tomaré nota de todo y mandaré a cada grupo aquello que han sido proyectos técnicos concretos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor ministro.

Para el turno de contrarréplica, en Mesa y Portavoces decidimos utilizar seis minutos por grupo y empezar, como siempre, de menor a mayor; luego, si algún interviniente del Grupo Parlamentario Mixto quiere intervenir, tiene un minuto.

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

Gracias, señor ministro, por sus explicaciones. No vamos a insistir sobre la necesidad de impulsar la agenda aragonesa de infraestructuras, seguiremos trabajando en ello y estoy seguro de que, con colaboración mutua y con cooperación podremos avanzar en cuestiones que son necesarias no solo para Aragón, sino para España, teniendo en cuenta la posición de Aragón.

Aragón, y en particular el Partido Aragonés, le tiende la mano sincera para ayudar a aportar propuestas en lo que usted ha comentado tanto en la ley de financiación del transporte como en el pacto de Estado de movilidad o en la planificación de carreteras y ferrocarriles. Desde nuestro modesto punto de vista, son tiempos de acuerdos y de pactos y no son tiempos de crispación y de enfrentamientos

Gracias, señor ministro.

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

Tiene la palabra el senador Marín Gascón.

El señor MARÍN GASCÓN: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, respecto a la gestión de la COVID-19, todo ha sido una ocultación de datos; sí, una ocultación, ya que el 30 de enero el virus ya era una emergencia internacional, según declaró la Organización Mundial de la Salud, e igualmente indicaba que la propagación se podía frenar si se adoptaban medidas. Según las actas del comité de emergencias convocado en virtud del reglamento sanitario internacional los días 22 y 23 de enero, este organismo concluyó que todavía es posible interrumpir la propagación del virus si los países aplican medidas sólidas para detectar pronto la enfermedad, aislar y tratar los casos, hacer seguimiento de los contactos y promover medidas de distanciamiento físico en las relaciones sociales. Sabiendo todo eso en enero, ¿por qué no adoptaron ninguna medida de las indicadas por la OMS hasta el 10 de marzo? Porque primaron los fines ideológicos sobre los sanitarios.

¿Recuerda usted, señor Ábalos, las palabras de su compañera, la señora Calvo, cuando refiriéndose a la manifestación del 8M indicó que les iba la vida en ello? Pues tenía razón, se le ha ido la vida en aproximadamente 40 000 personas por su inacción e ineptitud. Un estudio hecho por investigadores de la Universidad de Oviedo y la Autónoma de Madrid dice que de haberse adoptado medidas tan solo una semana antes los contagios se habrían reducido en al menos el 62 %.

Dejen de vender un discurso ficticio de que su gestión es la mejor y la más precoz, cuando los datos arrojan lo contrario. Los ciudadanos españoles no se merecen un Gobierno que les mienta, señor Ábalos. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Marín.
Tiene la palabra el senador Fernández Viadero.

El señor FERNÁNDEZ VIADERO: Gracias, presidente.

Gracias, señor ministro, por su compromiso con los acuerdos que en su momento ya firmamos tanto su formación política como el partido político que yo represento, el Partido Regionalista de Cantabria. Son proyectos que, como bien ha dicho usted antes, en el desarrollo de la obra pública sirven para reactivar la economía, en este momento algo tan necesario, y, por tanto, apoyar toda esta serie de compromisos que tenemos con Cantabria servirá para eso.

Quiero aprovechar también unas palabras que usted ha dicho en las que nos habla del superávit de los ayuntamientos. Quiero aprovechar su presencia aquí hoy para que usted también apoye que ese superávit de los ayuntamientos se pueda usar no solo en vivienda, sino en aquello que quieran los ayuntamientos y, sobre todo, en obra pública, tan necesaria para esa activación de la economía. Creo que es oportuno aprovechar esta coyuntura para hacerlo.

Y a título de anécdota, no voy a poder pedir el museo que ha pedido el representante de Teruel, pero sí que creo que es interesante que su Gobierno piense que estaría bien descentralizar muchas sedes que están en Madrid a otras comunidades y, por tanto, el museo para Teruel y alguna otra cosa para Cantabria y otros sitios.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.
Tiene la palabra el senador Chinae.

El señor CHINEA CORREA: Gracias, presidente.

Señor ministro, entiendo que no me pueda anticipar si se va a permitir la apertura de los vuelos insulares a partir del lunes, dado que es un asunto que le compete al ministro de Sanidad, pero espero que, como parte del Gobierno, sume en la consecución de una iniciativa que para nosotros es el primer paso para la recuperación del sector turístico. Agradezco también que haya despejado las dudas suscitadas sobre el futuro de la bonificación del 75 % a raíz de la publicación del informe de la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia. Creemos que su continuidad es fundamental.

Señor ministro, Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla celebraron una cumbre en enero, mucho antes del estado de alarma, en la que se adoptaron una serie de peticiones que, a nuestro juicio, son claves para el futuro de la conectividad aérea y marítima en los territorios extrapeninsulares. Sería conveniente que cuando acabe la crisis sanitaria retome la solicitud que le plantearon los máximos responsables de los cuatro territorios para analizar unas demandas que usted conoce perfectamente como máximo responsable de transporte. Entiendo, señor ministro, que Aena es una empresa, pero entienda usted que también, en estos momentos de enorme sacrificio, es importante que todos y todas sumemos para que se retome la conectividad.

Y, como le comentaba antes el senador Clavijo en su momento, en la anterior crisis se adoptó una medida similar que permitió que la afluencia de turistas se incrementara en casi dos millones de viajeros, una medida que se tradujo en mayores ingresos para Aena. Esperemos, por tanto, que se tome nota de esta reivindicación.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Chinaea Correa.
Tiene la palabra el senador Egea Serrano.

El señor EGEEA SERRANO: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, esperaré que nos envíe por escrito la respuesta a todo lo que hemos pedido. Sí que me gustaría, sobre el plan de la vivienda, que tengan una especial visión para el mundo rural. Hay pueblos, y pueblos en Teruel, donde no solo hace falta que vengan empresas a generar empleo, sino que necesitan que la gente que tiene que trabajar en las empresas pueda tener vivienda, y estoy pensando en un pueblo que me viene ahora a la cabeza, Perales del Alfambra, donde hay siete familias, siete jóvenes que quieren vivir en ese pueblo y que ahora tienen dificultades para tener vivienda. También me gustaría, en relación con el tema que le he comentado de la línea de autobuses, que lo tuviera en cuenta.

Nada más. Quiero dejar un poco de tiempo a mi compañero.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Egea.
Es el turno del senador Catalán Higuera.

El señor CATALÁN HIGUERAS: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, simplemente quiero insistir, por favor, en esas dos infraestructuras estratégicas para Navarra: tren de alta velocidad y la autovía Tudela-Soria-Madrid.

Por otro lado —se lo iba a preguntar y usted se ha adelantado—, con la pandemia uno de los sectores que más ha sufrido, como ha dicho, es el transporte de viajeros por carreteras, y más concretamente los que prestan servicio discrecional y turístico, que, además, son las empresas medianas y pequeñas, que están padeciendo auténtica situación de necesidad. En esa línea, alguna medida se va a tomar, pero yo le preguntaría —además, la ministra de Trabajo lo dijo ayer también en el Senado— si algunos ERTE se pueden prorrogar en el tiempo, después del 30 de junio. ¿Puede ser el caso de estas empresas?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Catalán.

El Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado tiene un tiempo de seis minutos, que comparten sus representantes.

Tiene la palabra el senador Clavijo.

La señora RIVERO SEGALÀS: Presidente, el senador Clavijo no va a intervenir.

El señor PRESIDENTE: Perfecto.

Tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidente.

Gracias, ministro. Estaremos también atentos a estas respuestas por escrito, más concretas de los temas que se han tratado, y también nosotros nos reservamos el derecho de hacer propuestas por escrito sobre todo aquello que nos ha quedado en el tintero.

En cualquier caso, cuando me ha contestado me ha parecido oírle decir que, en cuanto a movilidad, se habían dejado de hacer cosas por la COVID-19. Lo entendemos perfectamente, pero también entenderá perfectamente que usted es el ministro de Movilidad, que está compareciendo aquí, y que le tenía que trasladar esas preguntas, sin ningún ánimo de incomodarle respecto a lo ocurrido durante estos meses, pues entendemos que las prioridades se han tenido que centrar en lo que se han tenido que centrar.

Con respecto al traspaso de Cercanías, usted me dice que está hecho, pero yo le pedía un traspaso efectivo, y usted sabe que no lo es y lo ha reconocido en parte. Estoy segura de que cuando le presente el plan de Cercanías que ustedes tienen al *conseller* Calvet, él estará encantado de contrastar ese traspaso real de competencias. Y en cuanto al plan de Cercanías que usted me dice que tienen, me parece perfecto tener un plan, y también creo que el *conseller* Calvet estará encantado de colaborar con usted para que, además de tener dotación, sea efectivo, dé un buen servicio de Cercanías a los usuarios —cosa que no está pasando ahora— y además se pueda ejecutar al cien por cien. Hasta ahí, ningún problema.

Ha hablado usted de propuestas compartidas, pero para compartir propuestas hay que trabajarlas conjuntamente y ver si se está o no de acuerdo en ellas. Nosotros poníamos encima de la mesa la propuesta de viñeta —no la imponemos, solo la proponemos como una opción en la que hay que abundar y estudiar—, y lo hacíamos recogiendo su testigo, ya que usted dijo que estaba dispuesto a trabajar para dar soluciones de movilidad eficiente a todos los niveles, también en el rural. Continuamos ofreciéndole esta colaboración.

Y me ha parecido oírle decir que había que dejar aparte la demagogia. No sé si lo decía por mí. Hacer propuestas, ser propositivo, colaborar y poner ideas sobre la mesa no es hacer demagogia, sino intentar buscar soluciones. Usted sabe que nosotros discrepamos en muchas cosas; y no pretendemos crispar, pero a veces lo hacemos. En todo caso, discrepamos, y es legítimo.

En cuanto al corredor mediterráneo, me habría gustado que concretara más, porque estamos de acuerdo en que es una vía interesante y competitiva, como dice la Unión Europea. Pero es importante saber los plazos, para cuándo, y qué esfuerzo se va a hacer en el corredor mediterráneo, porque vemos que están licitando estudios para el corredor central de los Pirineos y pensamos que el corredor italiano, anunciado para 2030, va a ser un gran competidor. Tendríamos que hacer un esfuerzo entre todos para intentar llegar aquí. Veo que usted me pone mala cara al hablar del corredor central. A lo mejor lo desmiente, porque es cierto que esta senadora no lo ha leído en el *BOE*, pero una revista especializada hablaba hoy de que ustedes licitaban un estudio para un tramo del corredor central. Si me equivoco, corrijame, no hay ningún problema, pero repito que me gustaría que hubiera más concreción respecto al corredor mediterráneo.

Y le he pedido el AVLO, como también lo ha hecho mi compañera de Esquerra Republicana. Podemos entender que con lo que ha sucedido con la COVID-19 no vaya a ser una realidad, con lo cual entiendo que no va a haber AVLO para nadie, pero cuando vuelvan a conectar con las ideas que tenían, cuando sea posible, y lo haya, tiene que dar respuesta a todos los territorios por los que pasa este servicio, sin pasar de largo.

Seguro que me dejo muchas más cosas. Quería hablarle también del *reset* aeroportuario, en el sentido de que no se centre todo en los grandes aeropuertos y los aeropuertos más pequeños puedan tener apoyo, pero como el tiempo es limitado y hay muchos temas de los que hablar, nuestro grupo —como sabe, estoy sustituyendo al senador Cleries— se reserva el derecho a presentar iniciativas en la comisión.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Rivero.

Por el Grupo Parlamentario Izquierda Confederal, tiene la palabra la senadora González Modino.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Gracias, ministro, por sus respuestas. Voy a concretar mi intervención básicamente en dos temas: vivienda y trenes.

En cuanto la vivienda, para la que ustedes hicieron la propuesta de que los ayuntamientos pudieran financiar algunas actuaciones con el superávit acumulado de algunos años, me permitiría sugerir que la inversión del superávit en vivienda no fuera opcional, sino, al menos, preferente. Evidentemente, no se puede obligar a los ayuntamientos a que inviertan el superávit en alguna materia, pero insisto en que fuera preferente, porque puede que haya alcaldes a los que les dé por hacer palacios de congresos, que seguramente son necesarios, u otro tipo de cosas, pero, habiendo personas que no tienen vivienda, con un orden de prioridades, parecería razonable que se empezara por construir vivienda social en esos ayuntamientos.

Y siguiendo con la vivienda, yo tampoco tengo prejuicios ideológicos y también tengo ideología, pero, hombre, no se pase con lo de la colaboración de la iniciativa privada. Le acabo de decir que doce de los quince barrios más pobres de España están en Andalucía, por lo que, si deja en manos privadas que los rehabiliten, eso no va a llegar nunca. Señor ministro, asuma que, en estos casos, lo público es garantía de derechos para las personas que viven en los barrios más pobres de España.

En relación con los trenes, proponemos la defensa del ferrocarril público, social y sostenible como una vía de futuro para Andalucía y, probablemente, para el conjunto del Estado. Y lo vamos a seguir haciendo durante todo este tiempo. Y aunque tengo una lista de peticiones para hacer una agenda andaluza del ferrocarril —no la voy a leer ahora, no se asuste—, al menos le voy a plantear un compromiso, y usted me dirá si puede asumirlo o no. Se trata del compromiso de igualar en los Presupuestos Generales del Estado —los que sean y cuando lleguen— la inversión en alta velocidad con la inversión en trenes convencionales. Hasta ahora nunca ha sido así; siempre había más inversión en alta velocidad. El compromiso o la propuesta que le hago —y si me voy con un compromiso suyo, me parecerá que estoy haciendo algo útil para mucha

gente— es, repito, que se iguale esa inversión —la que sea y cuando corresponda— en los Presupuestos Generales del Estado. Y si encima se cumplen la adicional tercera del Estatuto de Autonomía de Andalucía, que es ley orgánica, y el 18 % de esa inversión va para Andalucía, entonces habré conseguido uno de los objetivos más importante que me traen a esta casa.

Por último, señor ministro, le diré que ayer mismo registramos una proposición de ley —para cuando podamos debatirla— sobre el transporte urbano, sobre todo, en las áreas metropolitanas. Nuestro objetivo es actualizar el derecho a la movilidad urbana en condiciones de calidad, eficiencia, sostenibilidad financiera y protección medioambiental. Y hay posibles líneas de colaboración y de trabajo en común.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora González Modino.

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

El señor ARGÜESO TORRES: Gracias, presidente.

Señor ministro, es cierto que en su haber tiene la supresión del peaje de la AP-7 —un logro importante, sobre todo, para la economía de los que residimos por allí—, pero ello ha generado una serie de problemas que seguramente no han podido solucionar todavía o no han detectado, y son los siguientes. ¿Va a solucionar su ministerio los accesos de la AP-7 a enclaves turísticos de cara a la temporada estival? Son 347 kilómetros que fueron reconvertidos en vía sin peaje, pero que tienen deficiencias y proyectos a medias o sin ejecutar. Uno de los más sangrantes es el del municipio de Ondara, donde se ha suprimido el acceso a la salida sur de la N-332 desde Denia, sin tener previamente un estudio de capacidad de los viales a los que afecta y sin previsión alguna. La falta de interés ha provocado que ni tan siquiera se hayan molestado en coordinarse con la Generalitat Valenciana para señalizar en la CV-725 —que se encuentra fuera de servicio— la salida sur a la N-332, que conectaba con este vial, y ahora es necesario acceder a través del desvío del parque comercial de Ondara. La reactivación del turismo también pasa por una adecuada infraestructura, y en mi grupo no entendemos que no se hayan proyectado alternativas para solucionar esta situación con el fin de poder acceder a los principales enclaves turísticos de la Comunidad Valenciana.

Con respecto a la propuesta que le hizo mi compañera en el Congreso, la diputada Muñoz, me gustaría saber si han tomado en consideración la constitución de un pacto por las infraestructuras y la movilidad en el seno del pacto de reconstrucción, que mi grupo viene pidiendo desde hace tiempo.

Y le voy a plantear una cuestión que es por todos conocida: hemos llegado a un acuerdo con el Gobierno de España para apoyar la última prórroga del estado de alarma, y entre las medidas acordadas entre ambas partes se encuentra la de garantizar la igualdad con respecto a las medidas de respuesta a las emergencias sanitarias de la COVID-19, debiendo ser iguales en toda España, sin perjuicio de la distinta progresión de las fases de los diferentes territorios. Bien, le voy a formular una pregunta que espero que no le moleste, aunque debe entender que todos los que somos valencianos la conocemos. ¿Nos podría informar, señor ministro, a las valencianas y los valencianos sobre si su relación personal con el *president* de la Generalitat no va a ser un obstáculo para garantizar la igualdad que hemos suscrito en el acuerdo?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Argüeso Torres.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, señor presidente. Espero ser breve.

Sobre los fondos para el transporte, usted ha dicho que se está evaluando el montante y que se están estudiando los criterios de adjudicación. Como todo el sector público —todas las administraciones públicas— ha tenido y está teniendo pérdidas, espero que estén hablando con las comunidades autónomas sobre esos criterios y que no los establezca únicamente el Gobierno del Estado.

Por otro lado, me alegro de que la agenda vasca de infraestructuras entre en sus trabajos, que no haya variado y que siga adelante. La verdad es que de eso nos alegramos mucho.

Respecto de las medidas para el transporte, por las que creo que también ha preguntado el senador Catalán, ya le he comentado en mi primera intervención que hablábamos de las medidas urgentes para el sector del transporte público colectivo, sobre todo, por carretera, que tenía y está teniendo unas pérdidas importantes, porque el turismo, el ocio, los congresos y el transporte escolar no se van a recuperar rápidamente. Además, muchas de esas empresas son pequeñas y medianas y están asumiendo un coste fijo de un 30 %, sin que puedan mover su flota de autobuses. Por tanto, me gustaría saber si se contempla la extensión de los ERTE, la liquidez de esas empresas, la seguridad jurídica de los contratos, las medidas

de flexibilización y adaptación a la demanda y las campañas de apoyo al transporte público —precisamente usted ha hablado de la confianza que se tiene que generar y percibir por los usuarios de ese modo de transporte—, y si se ha reunido con el sector y cuál es la respuesta que se le va a dar.

Para finalizar, me imagino que usted conocerá la carta abierta en la que directores ejecutivos y representantes de ciudades europeas piden que el transporte público local sea un sector clave en el plan de recuperación europeo, carta que han elevado a la Comisión Europea, al Consejo Europeo y al Parlamento Europeo. La firman también Renfe y el sector público de la movilidad de Euskadi, y me gustaría saber si la van a apoyar y cómo lo van a defender.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Vaquero.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Bailac Ardanuy.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Señor ministro, gracias por sus respuestas. Esperaremos también la concreción por escrito de los temas que van más al detalle. Creo que cuando se dice que no se puede ayudar más a los arrendatarios para no perjudicar a los pequeños propietarios nos estamos haciendo trampas. ¿Cómo no vamos a poder pedir un mayor esfuerzo a los más poderosos con el argumento de que estaríamos metiendo en el mismo saco a los pequeños propietarios? Eso no es así. ¿Qué menos que pedirle a los bancos, a los que rescatamos en la crisis anterior, a los fondos buitres, a los grandes propietarios, que faciliten ahora el derecho a la vivienda, suspendiendo temporalmente el pago de los alquileres? Qué menos. Si no, ustedes estarán incurriendo en ese error de ser fuertes con los débiles y de ser débiles con los poderosos.

También en relación con la vivienda, quiero expresarle nuestra preocupación por la pobreza energética y por las situaciones que se están viviendo durante estos últimos meses respecto de los servicios básicos. Nosotros creemos que se debería suspender el pago de servicios básicos como los de la luz, el agua o el gas a las personas y los colectivos más vulnerables. Yo creo que se espera de ustedes que den ese paso. Es verdad que anunciaron que cortar esos servicios básicos a los colectivos vulnerables está prohibido, pero esperamos, repito, que puedan dar un paso más, siendo conscientes, además, de que ya antes de esta situación el 10 % de la población del Estado español no podía permitirse mantener su vivienda a una temperatura adecuada y, al final, estábamos situando a muchas familias en la disyuntiva de calentar su casa, pagar los alimentos o pagar el alquiler o la hipoteca. Sabe usted que en Cataluña impulsamos una ley ambiciosa contra la pobreza energética que nos permitía poder anteponer los intereses sociales a los privilegios precisamente de esos poderosos de los que antes también hablaba, de esas empresas suministradoras y productoras de energía, aunque, desgraciadamente, como en muchos otros casos, cuando Cataluña avanza en derechos sociales se topa con la fuerza del Estado y con la del Tribunal Constitucional, que los frena en ese sinsentido de no hacer y tampoco dejar hacer.

Me gustaría comentar algunos aspectos relacionados con la red ferroviaria que antes se me han quedado en el tintero. Primero, preguntarle por el sorprendente cierre de las taquillas con el que nos encontramos a finales de año y que dejó a muchas estaciones de tren cerradas en municipios pequeños y no tan pequeños. Querría que nos asegurara que van a mantener esas estaciones abiertas y con personal. Tampoco puedo dejar pasar la oportunidad de preguntarle hoy sobre la estación de La Sagrera. Usted antes hablaba de que su deseo es que este sea el ministerio de las ciudades. Pues bien, el de la estación de La Sagrera es un proyecto estratégico para la ciudad de Barcelona y todo su entorno que lleva años paralizado. Me gustaría que dijera si tienen claro el calendario para terminar esas obras y también el posible impacto que puede llegar a tener la finalización de estas sobre otras líneas, como, por ejemplo, la R1.

También estamos preocupados por la seguridad y la accesibilidad de algunas líneas. Yo misma soy usuaria de la R12, en el tramo entre Lleida y Manresa, que tarda dos horas y cuarenta minutos para recorrer 100 kilómetros. En esa línea todavía existen tramos con bloqueo telefónico, una situación que usted sabe que hay que ir revirtiendo en aras de la seguridad de los viajeros. Además, seguimos teniendo trenes que no son accesibles y estaciones que, aunque, no formalmente, en la práctica tienen las medidas de accesibilidad frecuentemente averiadas.

Asimismo, me gustaría preguntarle por cómo se están revirtiendo los daños causados por el temporal Gloria. Sabemos que han empezado algunas obras y que en otras se han iniciado los estudios pertinentes. Aun así, tengo que decirle que nos llegan quejas por falta de comunicación por parte de algunos municipios, como el de Sant Pol. Y aprovecho esta situación para recordarle que hay obras pendientes, como la de la playa El Cavaió, en Canet de Mar.

Usted se ha referido a la próxima reunión que va a mantener con la Mesa de la bicicleta, algo que valoramos positivamente. Creemos que la bicicleta ha sido, sin duda, un aliado en el ámbito del transporte durante la crisis sanitaria y creemos firmemente que deberá seguir siéndolo en el futuro; y para eso tenemos

que incluir la bicicleta en los planes de movilidad, en nuestras estrategias de movilidad futuras, no solo en las ciudades. Eso significa que las vías ciclistas deberán considerarse infraestructuras de gran importancia. También estamos de acuerdo con que hay que fomentar la intermodalidad, y una buena manera de hacerlo sería, por ejemplo, incluir aparcamientos seguros para bicicletas en las estaciones. Y para fijar la estrategia de la promoción efectiva de la bicicleta seguro que tendrán que colaborar con otros ministerios.

Voy terminando con un par de recordatorios: el primero, que esta Cámara aprobó no hace mucho instar al Gobierno a acabar con la máxima rapidez posible el tramo comprometido de la autovía B-40 entre Olesa de Montserrat y Viladecavalls, y por eso quisiera saber si ya existe un calendario. Y el segundo recordatorio es para volver a manifestar la preocupación de mi grupo —como ya hicimos hace algunos meses en un Pleno— por el eje pirenaico, por la N-260, que tiene un tercio de su recorrido calificado como de riesgo elevado o muy elevado. Nos gustaría saber el estado de los estudios técnicos para mejorar el trazado de la carretera a su paso por el Pirineo de Lleida, sobre todo, porque en ese tramo se encuentran tres de los puntos negros.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Ábalos, ha estado usted hablando hoy dos horas y veinte minutos, y en todo ese tiempo ha dedicado exactamente siete segundos a la Región de Murcia, a mi tierra. Con esa falta de interés, como comprenderá usted, para nosotros es muy poco de fiar lo que usted nos diga, porque no nos fiamos ni de usted ni de su secretario de Estado, mi paisano el señor Saura. Además, sus antecedentes nos llevan a ello.

Ustedes dos votaron en 2010 a favor de paralizar las obras de la variante ferroviaria de Camarillas y de las autovías del Altiplano, el Reguerón y de la tristemente conocida como del Bancal, que esperemos que no se vean afectadas ahora por una nueva paralización ordenada por ustedes. Ustedes dos votaron hace dos años en contra de los presupuestos generales del Partido Popular, hoy vigentes, que son los que contienen la mayor inversión en obra pública en la historia de la Región de Murcia. Y usted, señor Ábalos, en estos dos últimos años ha dado más fechas de llegada del AVE a Murcia que versiones dio del caso Delcy, que ya me dirá que no tiene mérito.

Señor Ábalos, primero nos habló de 2019, luego, de 2020, posteriormente, de 2021, y ahora, en una respuesta oficial a una pregunta que les formulé, me dicen que las obras de soterramiento de los pasos a nivel de Murcia terminarán en septiembre de 2022 y que luego vendrá la Agencia de Seguridad Ferroviaria. Es decir, ¿nos vamos al año 2023 para tener el AVE en Murcia? Con el agravante de que va a empezar a funcionar ya en Orihuela, y nada impide que, simultáneamente, llegue provisionalmente en superficie mientras se termina el soterramiento, como tenía previsto el Partido Popular, dado que las vías están terminadas en los 20 kilómetros que separan ambas localidades. Esa es una decisión exclusivamente política de ustedes. ¿Y sabe lo que supone para la Región de Murcia? Según el informe independiente elaborado por la Universidad de Murcia y el Colegio de Economistas de mi región, que vamos a perder todos los años 300 millones de euros y 2700 puestos de trabajo. ¿Usted cree que, con la que está cayendo, estamos en condiciones de permitirnos ese lujo durante tres o cuatro años más?

¿Y qué me dice del AVE a Cartagena? Presentamos en 2018 un proyecto para que llegara allí en 2021. ¿Y del soterramiento de Lorca, proyecto que también presentamos en 2018? Ustedes llegaron, dijeron que no les gustaban los dos proyectos, los guardaron en un cajón, y no hemos vuelto a saber nada. ¿Consecuencia? No lo tendremos allí, como mínimo, hasta 2026. ¿Nos va a decir usted algo de las zonas de actividad logística de la Región de Murcia, del corredor mediterráneo en la Región de Murcia? ¿Va usted a licitar el arco norte y el tercer carril de la A-7, entre Crevillente y Villena? ¿Se van a ver paralizadas las obras del arco noroeste? Todas son actuaciones incluidas en los Presupuestos Generales del Estado hoy vigentes, y en el Partido Popular le exigimos que se lleven a cabo conforme al plan de obra previsto.

Y concluyo con una petición, un ruego, una consideración: por favor, no caigan ustedes en la tentación de siempre, esa de que, como siempre pierden en la Región de Murcia, siempre castigamos a la Región de Murcia; castigos que vemos a diario con la financiación autonómica, no invirtiendo un céntimo en el Mar Menor, parando la regeneración de Portmán, o queriendo cerrar el trasvase que trae agua para regar nuestros campos. Señor Ábalos, mírense ustedes, no tanto en el espejo de Sánchez, y un poco más en

el de Fernando López Miras. Ese sí es un presidente que gobierna para todos y no como ustedes, que lo hacen solo para los suyos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

Es el turno del senador Rollán Ojeda.

El señor ROLLÁN OJEDA: Gracias, señor presidente. Muy brevemente.

Espero, deseo y confío en que la COVID no sea una excusa para dejar en el cajón unos proyectos que han sido acordados con los territorios, también con mi comunidad autónoma. Sinceramente, creo que es usted un hombre afortunado, pues está al frente de un ministerio extraordinario y cuenta con un equipo humano de primerísimo nivel. Tiene la capacidad tractora, mediante la ejecución presupuestaria, de facilitar infraestructuras y servicios que mejoran, como aquí se ha dicho, la calidad de vida de las personas, que hacen más competitivas a las empresas y generan una gran cantidad, decenas de miles de puestos de trabajo. Ojalá pueda ser así.

Es mi obligación reclamarle la construcción de la variante de la A-1 a su entrada a Madrid. ¿Y qué pasa con el tan deseado y necesitado bus-VAO de la A-2? ¿Para cuándo la ampliación de la red ferroviaria de Cercanías? ¿Para cuándo también el fin de los retrasos e incidencias que, de manera muy especial, están teniendo lugar a lo largo de los últimos años? ¿Qué hay de la supresión de las barreras arquitectónicas existentes en la red de Cercanías? Y usted ha hecho una referencia sucinta a ello, pero ¿para cuándo una ley de financiación del transporte público acordada con las comunidades autónomas? Estamos a la espera de que se lleve a cabo el tan ansiado y deseado plan de infraestructuras, que se presentó ahora hace once años por el señor Blanco —creo que no será sospechoso—, en el que comprometió con la región de Madrid 5000 millones de euros. En tanto en cuanto no sea derogado ese proyecto, al menos yo lo reclamaré.

Quiero también aprovechar para indicar la importancia de acordar con la Consejería de Vivienda un verdadero programa de vivienda dotado adecuadamente, como mi compañero Silván hacía referencia, de las tres erres. Tengo que felicitarle porque no tengan en consideración las premisas de sus socios de Unidas Podemos. Hasta no hace tanto tiempo, cuando se hablaba de fondos de inversión, eran fondos buitres. Hoy esos fondos buitres han pasado a ser fondos cisne. Bienvenido sea, porque estoy convencido de que se podrá dar una importante solución a una demanda insatisfecha en este preciso momento. Por lo tanto, simplemente esperar, desear y confiar. Las iniciativas y preguntas que se han quedado encima de la mesa se las cursaré por escrito para que las pueda responder.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

Es el turno del senador Silván Rodríguez.

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor presidente. Señor ministro, como cuestión previa diré que somos un partido de Gobierno, pero hay algo que nos diferencia de ustedes, y muy sustancialmente: nosotros no pactaríamos nunca con Bildu ni con los independentistas y nosotros no gobernaríamos nunca con Unidas Podemos. Esa es una gran diferencia que quiero trasladarle.

Por otro lado, escuchándole, tanto en su primera intervención como en esta segunda, aunque ha hecho referencia a las consecuencias de la COVID, parece que sus planes, sus criterios y sus estrategias no van a sufrir las consecuencias económicas de la COVID. Me alegra escuchar eso, porque significa que todo su planteamiento de legislatura sigue en pie, pero permítame que lo ponga en duda, no solamente en materia de transporte, sino también en el ámbito de las infraestructuras, de la agenda urbana o de la política de vivienda. En ese sentido, en relación con la política de vivienda, me congratula que aplauda la triple erre: regeneración, renovación y rehabilitación urbana. Pero que no quede, como decía en mi intervención inicial, en un simple eslogan, en un simple *power point*; es decir, que esté dotada de fondos suficientes para facilitar el acceso a la vivienda, por un lado, para crear empleo, por otro, y para facilitar la regeneración urbana que todas nuestras ciudades y nuestros entornos urbanos necesitan.

Por último, en el ámbito de las infraestructuras, y centrándonos más en la tierra del presidente de nuestra comisión y en la mía, quisiera que fuera recordado también como ministro de Transportes. ¿Por qué lo digo? Porque estamos escuchando y recibiendo permanentemente noticias de recortes, de supresión de conexiones, inversiones y servicios en materia ferroviaria. Me refiero a la red AVE, a la red convencional y a la red Feve o de vía estrecha. Creo que tiene una oportunidad, si es verdad que no solo son palabras,

si esas palabras van dotadas de presupuesto, tanto en el ámbito de las infraestructuras, como en el de la agenda urbana y en el de transporte, para que en esta legislatura esa planificación tenga un resultado positivo para nuestro territorio.

Hay otra cosa que también nos diferencia, y es que nosotros creemos en una España de las oportunidades y no en una España de las diferencias, como parecen aplicar siempre que tienen intereses de gobierno.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Silván.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Morales Quesada.

El señor MORALES QUESADA: Gracias, presidente.

No me tiemblan las piernas para llegar a acuerdos con nadie. Y creo que eso es bueno. Ojalá sucediese en más foros. Ojalá cundiese el ejemplo. Eso le dijo el senador Maroto, en aquel entonces concejal, al concejal de Bildu Antxon, publicado en *El Mundo* el 9 de enero de 2013, con lo cual, pocos ejemplos tiene que dar.

También me gustaría aclarar una mentira o una falsedad que se ha dicho aquí por un senador del Partido Popular, y que no puede quedar así en el *Diario de Sesiones*. El señor Casado llegó cuarenta y un días tarde, y los senadores del PP a esta Cámara llegan diez semanas tarde afirmando que se dejaron tirados a los transportistas de mercancías. Les invito a que vean la Orden 305, de 30 de marzo, en la que se estableció un listado con los alojamientos turísticos declarados como servicios esenciales para facilitar el trabajo de las personas activas durante el estado de alarma, como era el caso de los transportistas de mercancías, entre otros. También se mapeó la ubicación de puntos de restauración y tiendas con venta de comida preparada para llevar en el entorno de las principales autovías y carreteras de nuestro país.

Ministro, la labor del ministerio durante este periodo es de agradecer. No ha habido ni un solo día de desabastecimiento; ha habido un control inmediato de las aglomeraciones en el transporte público, ayudas a autónomos, a empresas del transporte, reparto de mascarillas, etcétera. También ha habido protocolos claros de cómo viajar en transporte público, respuesta rápida a peticiones del sector, como la solución dada a los buques marítimos para el relevo de sus tripulaciones o la apertura de los aeropuertos, a la que usted ya se ha referido en su exposición.

En este momento caminamos hacia una nueva forma de relacionarnos, una nueva forma de viajar, y creo que en esto el ministerio está dando clara respuesta en sus proyectos: transporte colectivo, movilidad segura y transporte sostenible.

De nuevo, ministro, quiero felicitarle a usted y a su equipo por la labor que han realizado y que están realizando al frente de este ministerio.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Morales.

Tiene la palabra el senador Aragón Ariza.

El señor ARAGÓN ARIZA: Gracias, señor presidente.

Yo también me apunto a lo del museo; yo también lo pido para Granada por si hay alguna posibilidad.

Yo quiero hacer una acotación a lo dicho por el Grupo Popular. Efectivamente ustedes no gobiernan con Unidas Podemos; gobiernan con Vox, que es mucho peor todavía en este país.

Señor ministro, agradecemos muy sinceramente su comparecencia, así como su trabajo, su dedicación, su esfuerzo, ¡y cómo no!, su valentía; la suya y la de todas las personas, empresas y entidades que han trabajado en una situación tan difícil y en una etapa tan complicada como la de la COVID-19. El Grupo Parlamentario Socialista cree sinceramente que su departamento ha sabido estar a la altura de las circunstancias y del momento tan extraordinario que estamos viviendo hoy en nuestro país, y ello a pesar de la vorágine de normas y leyes que ha habido que sacar prácticamente al trote. Creemos que la movilidad de la que hoy hemos hablado aquí puede tener una nueva oportunidad. La COVID nos puede dar la oportunidad de apostar por esa movilidad sostenible, por esa movilidad como derecho, por esa movilidad para los usuarios y para que podamos vivir una economía más verde.

Decía mi abuelo que al que se le empuja y no cae hay que respetarlo, y como digo, este grupo parlamentario le da la enhorabuena por ese coraje, ese ímpetu y esa valentía que ha demostrado usted al

frente de su ministerio durante esta pandemia. También decía usted que hoy celebramos el Día mundial de la bicicleta. Saroyan decía que la bicicleta es la más noble invención del ser humano. Y el viaje de la vida es como un hombre montando en bicicleta; así de fácil y así de sencillo.

Por último, quiero agradecerle el informe Merco, que, como usted sabe, es un monitor empresarial de reputación corporativa que se hace con 275 expertos y 2107 encuestas ciudadanas, y donde se ha puesto de manifiesto que Renfe ha sido elegida como la empresa más comprometida en el transporte de viajeros durante la pandemia. Nos parece una excelente noticia por la valoración del servicio público que se hace, por los protocolos adquiridos, por el tema de la seguridad, por la devolución del importe íntegro a un millón de ciudadanos, por los 10 000 sanitarios que han tenido la oportunidad de poder viajar gratuitamente en Renfe durante esta pandemia, y en definitiva, por todas esas medidas que, como digo, se han tenido que adoptar.

Y termino con esa campaña que Renfe ha puesto en marcha. Señor ministro, siempre hay luz al final del túnel.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Aragón Ariza.
Es el turno de la senadora Moreno.

La señora MORENO DUQUE: Gracias, señor presidente. Voy a ser muy breve.

Efectivamente, señor ministro, la regeneración y la renovación urbanas no solo generarán gran cantidad de empleo, sino que, además, ayudarán a solucionar los problemas técnicos de algunos destinos turísticos. Pero yo hablo de mi libro porque vengo de Extremadura: mantenga usted también las ayudas a la rehabilitación aislada por su efecto multiplicador en la economía social de las zonas rurales.

Entre los objetivos de la agenda urbana está el uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo. Damos por hecho que usted hará caso omiso a lo que pide la señora Ayuso sobre la liberalización del suelo. No se cansan de equivocarse; piden la liberalización del suelo como si fuera una receta mágica cuando es una receta absolutamente fracasada. Por lo visto no les valió lo de la burbuja inmobiliaria.

Ayudas al sector, sí, con incentivos, pero nunca con liberalización; ayudas con incentivos que ayuden a un modelo de construcción productivo y sostenible, como quiere Europa.

Y me van a permitir que termine con una frase que decía Almudena Grandes y que era algo así como que ideología es el conjunto de ideas que conforman el pensamiento. Efectivamente comparto con usted que no se trata de prejuicios ideológicos, pero sí de ideología. Entre arropar a los desahuciados o desampararlos y dejarlos a su suerte, usted opta por arropar a las personas en riesgo de desahucio; entre desprestigiar la función social de la vivienda o blindarla, usted opta por blindar la función social de la vivienda.

Muchísimas gracias, señor ministro.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Moreno Duque.

Para cerrar el debate, tiene la palabra el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Me han dado más obras, más proyectos que también meteré en mi compromiso anteriormente expresado.

En Cantabria, en Santander, vamos a poner en marcha el museo del aire. Se va a abrir uno en Madrid y otro en Santander. Lo digo para que le quede algo a Teruel. Pero ahí tenemos un proyecto, y bien lo sabe usted, señoría.

En cuanto a la línea de autobuses a Teruel, como otros tantos servicios, están suspendidos temporalmente; ahora habrá que retomarlos. Y eso pasa con muchos otros servicios que se han planteado, como el del Ferrol, del que se hablaba estos días. No, no se ha suspendido, lo que pasa es que ahora ni siquiera había viajeros, ni había, en teoría, motivos para viajar. Por eso muchos servicios se han suspendido. Ahora, conforme vayamos entrando en las fases, se irán retomando.

El senador de Unión del Pueblo Navarro, aparte del TAV y de la autovía, me ha planteado lo de los ERTE. Hay un compromiso hasta el 30 de junio para aplazar los ERTE sacándolos del estado de alarma, pero indudablemente hay sectores a los que les va a costar más engancharse y que su actividad retorne. Uno es el turismo. Y ahora no puedo decir más porque ni siquiera es solo de mi competencia, pero sí genera la inquietud de un sector que tengo que apoyar, y eso trataremos de hacer. Pero creo que el sector del transporte, en concreto, el del servicio discrecional y el aéreo están muy perjudicados. Por tanto,

en general, tendremos que hacer un esfuerzo posterior en todo lo que tiene que ver con el turismo y la movilidad. Eso es así.

Otra vez se ha planteado el tema del corredor mediterráneo. Señoría, hemos licitado 2000 millones de euros en el tiempo que llevamos, y creo que ese es un indicador del interés que tiene el corredor mediterráneo.

En cuanto a lo de la viñeta, no hablaba de demagogia por eso. Al contrario; ahí es donde no la hay, porque se está planteando una medida. Me refería a los que dicen que hay que adoptar una medida, pero las critican todas; a los que creen que esto viene de cualquier parte. No, señoría, esta es una posición, y podremos compartirla o no; yo no le digo ni que sí ni que no, pero es una medida. Y hay otras propuestas; todo tiene sus pros y sus contras, pero no cuestionaba eso. Desde el primer día que me reuní con el *conseller* ya me lo planteó. En esto no han cambiado. Ahora bien, esta es una propuesta y hay otras. Pero, insisto, tendremos que abordarlo y lo ideal sería hacerlo con el mayor consenso posible para no hacer de esto, que tiene que ver con la sostenibilidad, una batalla política cuando realmente se trata del mantenimiento de las infraestructuras. Lo que tenemos que ver es cómo lo hacemos.

Senadora González Modino, en el presupuesto que ustedes apoyaron para el 2019 precisamente invertíamos la prioridad de la alta velocidad a la de media distancia y cercanías; es decir, que ya había una expresión contable de esa política. Y también, curiosamente, era la primera vez que un presupuesto acepaba la disposición estatutaria de Andalucía; por primera vez. Eso no motivó a diputados andaluces a votar. Pero lo recogía, como lo recogía también, aunque no exactamente del todo, con Cataluña, o la Comunidad Valenciana que por primera vez tenía ese reflejo. Ya lo hicimos en el 2019 y, obviamente, el próximo presupuesto tendrá otras circunstancias. Pero es verdad que como concepción política hay que invertir las prioridades, en este caso porque ha habido una depreciación del capital público en cuanto a la media distancia y las cercanías. De hecho, de las cercanías es de donde más reclamaciones nos llegan: en Madrid, en Barcelona y allá donde están. Donde tenemos problemas de usuarios es en cercanías. Justamente es un servicio donde la gente se irrita más porque no lo usa a capricho, sino para ir a trabajar o para ir estudiar, lo usa por obligación y, por tanto, es normal que los incumplimientos produzcan mayor irritación. Por eso, hay que priorizar la inversión ahí.

En cuanto a la AP-7 —que ha planteado el señor Argüeso—, mi relación con el señor Ximo Puig —no sé lo que le habrá llegado a usted— está mejor que nunca, porque se dan las condiciones para ello, pero creo que no hace falta que le insista qué condiciones se dan, y no sé a qué viene su comentario. En todo caso, yo nunca he mezclado mis relaciones personales con la política. Yo soy una persona que llevo tiempo en la actividad política y sé distinguir muy muy bien lo que es personal y lo que es político, lo tengo clarísimo y no me verá confundirlo nunca.

Respecto al tema de los enlaces, hemos encargado un estudio. Tenga en cuenta que el final de la concesión nos pilló muy precipitadamente y no había nada preparado, ni siquiera cómo se iba a mantener y conservar la vía, lo tuvimos que hacer después, y usted bien lo sabe. Porque por más que se hubiera dicho por el anterior ministro que no se pensaba prorrogar, tampoco se había dicho que no se iba a volver a concesionar. Las prórrogas, por otra parte, eran legalmente imposibles, porque ya entraron en funcionamiento las exigencias europeas que hacían inviable la prórroga, por lo que había que irse a una concesión nueva. Pero nadie dijo nada, y a mí me hace prever que algo se pensaría cuando no había nada preparado llegado el momento, porque estas cosas no se improvisan, uno tiene que encargar un estudio para los enlaces y, según lo que determine el estudio, se hacen los proyectos técnicos. Todo esto lleva un tiempo, y no se había hecho nada. Por eso, incluso, la precipitación facilitó también la extinción del peaje porque nos encontramos la fecha ahí. Ahora hay un estudio en marcha.

En el caso de Ondara los técnicos del ministerio están hablando con los técnicos del ayuntamiento para intentar solucionar ese problema que usted plantea. También hay una comisión de seguimiento con la Generalitat Valenciana que ya se planteó cuando se acabó el peaje en la AP-7 y que habrá que recuperar, al igual que la cuestión de las cercanías en Valencia. La pandemia hizo imposible poder seguir con esos compromisos que teníamos porque tuvimos que concentrarnos en otras cosas.

La senadora Vaquero Montero me ha planteado una reunión con el sector del transporte y he de decirle que la tengo esta semana. Tendré dos reuniones: una con el sector del transporte por carretera y otra con el sector de viajeros por carretera. Si no me equivoco, creo que las tengo esta semana para escuchar su situación y sus propuestas. Sobre la carta de la que usted me habla, yo no la conozco, pero, como decía en la anterior intervención, uno de los ejes en los que pedimos inversión dentro del plan de reconstrucción de Europa es en el transporte urbano y metropolitano. Ese es uno de los paquetes que hemos pedido. Con

independencia de que nos lo pidieran, nosotros lo teníamos claro, y ahí se incluyen también las cercanías de ferrocarril y todo el conglomerado de los modos de transporte en el ámbito metropolitano urbano.

Sobre lo que ha planteado la senadora de Esquerra, nosotros hemos diferenciado a los grandes propietarios del resto. Pero, fíjese, se pueden dar situaciones en las que el propietario tenga menos renta que el alquilado. No porque uno esté alquilado quiere decir que tenga menos renta. Estar alquilado es una opción también. Es verdad que quien no ha podido acceder al mercado a comprar vivienda no le queda más recurso que alquilar, que además es más caro porque ha habido restricciones también en la financiación, pero hay muchas circunstancias como también modos de vida, y no pensemos que tradicionalmente el alquilado está siempre peor que el propietario porque depende de las situaciones. Por tanto, no había que establecer ninguna penalización y la única distinción que hemos hecho es en el caso de los grandes tenedores que, entre otras cosas, hasta les viene bien por su reputación de cara a sus clientes. Hemos procurado hacerlo lo menos lesivo posible.

Señor Silván, no me ha planteado nada territorial, así que voy con usted. Nos diferencian más cosas de las que usted ha dicho, bastantes más, pero no pasa nada, es normal que nos diferencien cosas. Nos diferencian muchas, pero en lo de Bildu se equivoca, porque aquí en el Senado con su portavoz es complicado porque él fue un pionero en estos temas, y no hace bien en dejar mal a su portavoz. Pero justamente le diré que es más fácil acordar con los que más se diferencian que con los que menos se diferencian, suele ser así. Así que no le veo problema.

Señor Rollán, tomo nota de las reivindicaciones madrileñas. El bus-VAO sí va hacia delante, está todo en trámite y creo que ahora está en periodo de alegaciones. No quiero cansarles a todos con detalles de proyectos, pero el 21 de octubre de 2019 se suscribió el convenio del bus-VAO para la implantación en la A-2. Los proyectos de implantación del carril bus-VAO se han aprobado provisionalmente con fecha 13 de diciembre de 2019. Pero es verdad que ahora con el coronavirus no va ni Dios, desde luego ahora tráfico no hay. *(El señor Rollán Ojeda: Lleva dos años como ministro)*. Sí, ahora voy a hacerlos, no corra. Lo vamos a celebrar juntos si quiere, pero todavía no. *(Risas)*. Y si le digo de verdad cuánto ha sido efectivo, vamos restando campañas..., y sin presupuestos. El 13 de diciembre de 2019 se sometió a información pública y fue publicado en el BOE el 21 de enero y ahora están analizándose las alegaciones recibidas. De todas formas, nos llevamos bien con su consejero y no tenemos ningún problema, e igual que he hecho referencia a la agenda vasca y a la catalana, también hace falta la agenda madrileña. Así que asumo el compromiso de tener una reunión con su consejero y retomar todos estos temas. La Ley de financiación del transporte urbano, como antes he comentado, queremos incluirla en la Ley de movilidad y quisiéramos presentar el anteproyecto antes de que acabe el año. Ahí nos gustaría meter la financiación del transporte urbano, en la Ley de movilidad.

Señor Bernabé, yo pensé que iba a hablar de toda España, pero ha preferido terminar hablando de su tierra, y me ha sorprendido, porque como el suyo es un partido nacional... *(El señor Bernabé Pérez: Yo soy senador por la Región de Murcia)*. Y yo también soy diputado por Valencia, pero me gusta tener una visión global.

Mire, ¡si nunca ha estado mejor Murcia que con nosotros! De verdad, no es por comentarlo, yo es que incluso haría una apuesta con usted para poder disfrutar luego el beneficio conjuntamente, no me lo voy a quedar. Mire, desde que yo estoy aquí, Murcia ha pasado del puesto número 16 al número 2. Si es que casi no lo puedo decir. *(El señor Bernabé Pérez: Con los presupuestos del PP)*. No, no, me da igual, vamos a ver, los presupuestos, no; usted sabe que una cosa es lo que se pinta y otra, lo que se ejecuta. Pregúnteselo a Cataluña; pregúnteselo a cualquier comunidad, a cualquiera. Una cosa es lo que se pinta y otra, lo que se ejecuta. Y, normalmente, usted puede poner un proyecto y lo puede desviar a otro, entre otras cosas, porque hay que hacerlo así, porque usted, aunque quiera hacer una cosa, a la hora de ejecutar, o no tiene el estudio informativo o no tiene el proyecto, y entonces, ¿qué hace? Pues dirigir la inversión hacia donde sí lo tenga. No sé si le tengo que explicar esto, espero que no; espero que no le tenga que explicar cómo se gestiona. Pero ya le digo, el número 2. ¡Pero si he llamado la atención al secretario de Estado porque me deja mal con otras comunidades! ¡Cómo dice eso! Es más, estaba en el número 16 y se lo voy a demostrar. O demuéstreme usted lo contrario, porque no se puede decir alegremente eso después del esfuerzo realizado para beneficiar tanto a una comunidad como Murcia. En alta velocidad hemos pasado de ser la número 16 a la número 2, pero en términos de habitante, en términos de inversión per cápita, es la número uno. ¡Cómo me dice entonces eso! ¡Es que me lo puede decir cualquier comunidad menos la suya!

Y en cuanto a lo de las fechas de entrada del AVE, pues no sé, coja usted las que quiera, las que usted dijo. Cuando usted era delegado del Gobierno, ¿cuáles dijo? ¿Cuántas dijo? ¿Cuántas cumplió? *(El señor*

Bernabé Pérez: Los de llegada en superficie). ¿Sabe que mi antecesor dijo que en marzo de 2018 entraría? Yo entré en junio de 2018 y ya tendría que haberme encontrado un AVE funcionando en Murcia, según ustedes. Yo lo que le puedo decir es que ahora se están haciendo las pruebas de seguridad, de aplicación de ERTMS, además, con una experiencia distinta a la que hasta ahora se ha planteado, porque hay dos ingenierías distintas que hay que homologar y se está haciendo, estamos trabajando en ello, en estas pruebas de seguridad, que usted sabe que son complejas, que van tramo a tramo, que no puede uno plantear una fecha porque va en función de cómo se va desarrollando. Tenemos el objetivo de que este año entre en funcionamiento el tramo Monforte del Cid-Elche-Orihuela. *(El señor Bernabé Pérez: ¿Y Murcia?).* En Murcia seguimos trabajando. Seguimos trabajando, pero no voy a dar una fecha para que no me pase lo que a ustedes, que dicen fechas que luego no cumplen. En fin, me habla de castigo a Murcia; cualquier otra comunidad me lo puede decir, pero en su caso lo que tengo que acreditar es por qué premiamos tanto a Murcia. *(El señor Bernabé Pérez: Porque estaba en los presupuestos).* No, no estaba, no, no estaba, porque, incluso, las obras de carreteras que se pretendía financiar con el PIC es porque no estaban. Por eso se pretendía financiar con el PIC. El PIC es una cosa y el presupuesto, otra.

Y no me vuelva a decir lo de las versiones. Es que me lo ponen muy fácil, pero no quiero entrar en eso, si es que no me interesa, si es que no sé qué quiere usted con esto. Aquí, todos hemos sido algo. Y usted me saca de un avión y yo le voy a sacar algo..., no me haga decirlo. No me compare al presidente de Murcia con el presidente de la nación. ¿Tiene sentido comparar una autonomía con el Gobierno de la nación? ¿Tiene sentido? Usted ha hecho aquí un elogio..., no sé, aún queda tiempo para elecciones, no hace falta que haga mérito para que le vuelvan a poner en la lista, porque parecía eso, hablar bien del jefe. *(Risas).* La comparación era innecesaria.

Muchas gracias. Prefiero acabar así, con este ambiente. *(Risas).* Que siempre nos podamos decir las cosas y que lo que nos anime sea servir a los que estamos, que creo que es el mejor servicio que podemos hacer a todos.

Muchas gracias, me tiene a su disposición. Antes no lo he dicho, pero vengo cuando se me reclama, sinceramente. No creo haber eludido nunca una comparecencia, nunca. Dice: vino hace tiempo; pues cuando se me ha llamado. Es más, también lo he pedido yo, después de haber estado en el Congreso. Lo habrá visto, vengo a contestar preguntas, no he eludido ninguna. Así que si quieren que volvamos a tener esta comisión otra vez..., para mí es un sacrificio, pero ya veo que para ustedes también, porque son muchas horas aquí. En cualquier caso, ya saben que más allá de las preguntas escritas, orales, comparecencias, interpelaciones, siempre me tienen a su disposición, en lo personal y, por supuesto, en lo político, que es mi obligación.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor ministro, por su comparecencia.

Gracias también a los senadores y senadoras, porque, desde luego, han hecho fácil a esta Presidencia la dirección de esta comisión. Se lo agradezco.

La Mesa despide al ministro y en cinco minutos nos reunimos en Mesa y Portavoces.

Se levanta la sesión.

Eran las diecisiete horas y cincuenta y cinco minutos.