



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 174

18 de marzo de 2021

Pág. 1

COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ FERNÁNDEZ BLANCO

Sesión celebrada el jueves, 18 de marzo de 2021

ORDEN DEL DÍA

Debatir

- Moción por la que se insta al Gobierno a articular las disposiciones oportunas a fin de establecer una normativa que contribuya a evitar la ocupación ilegal de viviendas, así como a defender y respetar el derecho a la propiedad.
(Núm. exp. 661/000383)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a impulsar un pacto de Estado por la movilidad y las infraestructuras.
(Núm. exp. 661/000399)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a la renovación del Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General.
(Núm. exp. 661/000403)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a tramitar, aprobar y licitar los estudios informativos y de impacto ambiental y los proyectos constructivos necesarios para la ejecución de obras de mejora en la carretera nacional N-260 a su paso por los municipios de Llançà y Ordís (Girona).
(Núm. exp. 661/000631)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU
- Moción por la que se insta al Gobierno a que en el desarrollo del proyecto Cercanías 25 se contemplen actuaciones para impulsar el transporte ferroviario de proximidad desde un enfoque global, integrador, inclusivo y orientado a mejorar la experiencia de viaje al usuario.
(Núm. exp. 661/000875)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a promover una renegociación a la baja del porcentaje de descuento ofrecido sobre las rentas por los alquileres de las tiendas de la red de aeropuertos de Aena.
(Núm. exp. 661/000897)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 174

18 de marzo de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las dieciséis horas.

El señor PRESIDENTE: Buenas tardes. Damos comienzo a la sesión.

En primer lugar, aprobación del acta de la sesión anterior, si procede. ¿Se puede aprobar por asentimiento? (*Asentimiento*). Queda aprobada.

En segundo lugar, el señor letrado pasará lista de los senadores presentes.

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

El señor PRESIDENTE: Gracias.

DEBATIR

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ARTICULAR LAS DISPOSICIONES OPORTUNAS A FIN DE ESTABLECER UNA NORMATIVA QUE CONTRIBUYA A EVITAR LA OCUPACIÓN ILEGAL DE VIVIENDAS, ASÍ COMO A DEFENDER Y RESPETAR EL DERECHO A LA PROPIEDAD.

(Núm. exp. 661/000383)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Empezamos con la primera moción, por la que se insta al Gobierno a articular las disposiciones oportunas a fin de establecer una normativa que contribuya a evitar la ocupación ilegal de viviendas, así como a defender y respetar el derecho de la propiedad. Autor: el Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el senador Rollán Ojeda.

El señor ROLLÁN OJEDA: Gracias, señor presidente.

Las dos grandes regiones que acaparan el mayor número de ocupaciones de viviendas son Cataluña y la Comunidad de Madrid; otras regiones sufren también la misma problemática, pero en menor medida, si me lo permiten. Hay dos claras razones que han llevado a muchas personas a ocupar una vivienda: la primera, la exclusión social y la falta de recursos, personas en situación de clara vulnerabilidad a las que las instituciones y administraciones tienen que dar una solución inmediata. Y una segunda razón, bien distinta y que nada tiene que ver con la primera, obedece al enaltecimiento de la ocupación de viviendas como una forma de ir contra el sistema y la norma establecida, pisoteando el respeto a la propiedad, un movimiento alentado por Podemos y sus marcas blancas, que en no pocas ocasiones ha encontrado un silencio cómplice en el Partido Socialista.

La Generalitat se ha convertido en el paraíso okupa para unos pocos y en un infierno residencial para la inmensa mayoría restante, que sufre y padece las consecuencias de inseguridad, vandalismo, insalubridad, etcétera. En el caso de la región de Madrid, más concretamente la ciudad de Madrid, mucho tuvo que ver el incremento de las viviendas ocupadas, como así se determina estadísticamente, con la etapa en la que se encontró Podemos al frente del Ayuntamiento de Madrid. Ante el anuncio del mayor defensor de la ocupación, el vicepresidente segundo del Gobierno, el señor Iglesias, de encabezar la candidatura de Unidas Podemos a la Presidencia del Gobierno de nuestra región, de la Comunidad de Madrid, esta moción cobra un enorme protagonismo y relevancia. Muchos han sido los desencuentros en el seno del Consejo de Ministros entre el Partido Socialista y Unidas Podemos en materia de vivienda. Por una parte, los barones territoriales socialistas, así como la presión social y política encabezada por el Partido Popular, están enmendando la plana a las líneas generales en materia de vivienda marcadas por el Ejecutivo, promovidas en pro de los okupas podemitas, asumidas —como decía anteriormente— en no pocas ocasiones por el Partido Socialista. Tenemos un claro ejemplo en el Real Decreto Ley de protección al consumidor vulnerable, al que mi partido ha presentado un recurso ante el Tribunal Constitucional, que ha sido admitido a trámite y que —en nuestra opinión— ampara y legaliza la ocupación de las viviendas. El actual Gobierno de la nación, de manera premeditada y electoralista, asocia la ocupación a la vulnerabilidad y no hay nada más vulnerable que aquel que pierde su presente y su futuro debido a las políticas populistas que impiden que se desarrolle como ser humano en lo personal y en lo laboral. Justo por esa manipulación del discurso, Partido Socialista y Unidas Podemos se enarbolan como los defensores de los más vulnerables y, por consiguiente, defienden y justifican la ocupación, siendo esta la verdadera motivación; curiosa perversión

la suya: utilizar a los vulnerables y a los más desprotegidos para justificar lo injustificable —la ocupación antisistema en su propio beneficio político—, supone caer muy bajo, señorías.

La mejor política social, sin ningún lugar a dudas, es y será el empleo, cosa que ustedes desconocen y mucho menos practican. Allí donde gobernamos es donde se levantan más viviendas protegidas, donde se invierte más en la promoción de viviendas de protección —a los datos me remito—, así como en la mejora e incremento del número de viviendas sociales en paralelo a otro tipo de ayudas, como las ayudas al alquiler o a la rehabilitación. Quiero resaltar el proyecto que está liderando la presidenta Ayuso para poner en marcha las primeras 17 000 viviendas en un modelo de colaboración público-privada. La promoción de la vivienda protegida está reñida con la ocupación, que genera problemas de convivencia, dificulta el crédito promotor, desincentiva los nuevos proyectos, provoca conflictos y condena a los vecinos colindantes a vivir una pesadilla. En los dos segundos que me quedan justifico la conveniencia y la idoneidad de aprobar esta iniciativa, que no perjudica a nadie y que beneficia a todos. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

Agradezco, en nombre de todos, la precisión en los cuatro minutos.

Como a esta moción no se ha presentado ninguna enmienda, pasamos directamente al turno de portavoces.

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

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

Señorías, intervendré muy brevemente para decir que el problema de la ocupación de viviendas causa, sin duda, una alarma social evidente. Deben adoptarse las medidas legales oportunas para generar la necesaria seguridad jurídica de los ciudadanos, manteniendo un equilibrio entre el derecho a la propiedad y el derecho a la vivienda, que también está reflejado en nuestra Constitución. En consecuencia, creemos que se ha avanzado en adoptar medidas que, sin duda, se están viendo en la realidad, aunque a lo mejor no son suficientes. En cualquier caso, creo que habría que intentar buscar puntos de encuentro que nos permitan encontrar entre todos la solución al problema.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

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

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.

Vemos en esta moción algún concepto con el que podemos estar de acuerdo, como puede ser la defensa de la propiedad privada, porque recordemos que muchas de estas propiedades privadas se tienen gracias al esfuerzo de una persona, de una familia, que con sus ahorros se compra un piso; por tanto, con esta ocupación no estamos de acuerdo. Pero, viendo la forma en que lo ha explicado el portavoz del Grupo Popular, vamos a votar en contra, porque dice que donde hay más ocupaciones es en Madrid y en Cataluña. En Madrid todo va muy bien —lo acaba de decir— con la señora Ayuso, mientras que Catalunya, con la Generalitat, es el paraíso okupa. Tanto debe ser un paraíso un lugar como el otro, dicho de esta forma. Por tanto, se hace un ataque institucional, no de partido, porque ha hablado de la Generalitat de Catalunya de esta manera; ustedes utilizan las ocupaciones para interés partidista, que es lo más bajo que puede haber. También debemos tener en cuenta que es cierto que hay unas familias y unas personas en situación de vulnerabilidad y usted dice que la mejor política social es el empleo, pero mire el paro juvenil que hay en el Estado español y entonces también entenderá algunas cosas. Cuando lo analice todo junto, tal vez se dará cuenta de los disparates que ha dicho.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Cleries.

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

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Estamos en campaña electoral ya en Madrid y, en consecuencia, en todo el Estado, porque hay quien se empeña en tenernos a todas y a todos en campaña electoral. Si la exposición de motivos de esta moción ayer la hubieran puesto en unas octavillas con el logotipo de Vox y las reparten en la Plaza Nueva de Sevilla, donde estaba el señor Abascal, los periodistas se lo hubieran comprado como una propuesta de Vox. Aquí hay otros problemas entreverados que no tienen nada que ver ni con el derecho a la propiedad,

que nosotros defendemos y que entendemos que no está en riesgo en este país en absoluto, ni con medidas para favorecer a los vulnerables. Yo quisiera que algún senador del Partido Popular me dijera una sola medida, una sola, en favor de los vulnerables que hayan presentado en alguna Cámara legislativa en algún momento, una sola.

Hay 3,4 millones de viviendas vacías en este país, según el Instituto Nacional de Estadística. Yo acostumbro a citar la fuente, porque esto que se dice de enorme preocupación en la inmensa mayoría de la población sin fuente que se cite no deja de ser un bulo, una *fake*, un rumor que utiliza la ultraderecha para sembrar desconcierto y miedo en la ciudadanía. Hay 2,5 millones de personas que han sido desahuciadas; hay un millón de viviendas vacías más que personas desahuciadas, pero sigue siendo un problema la ocupación. Efectivamente, en la moción pone los datos del año 2018 y yo tengo los de 2019, son algunas más: 14 621 viviendas usurpadas en el año 2019; el 20 % de las viviendas usurpadas pertenecen a particulares, el 80 % pertenecen a fondos buitres, a los que la Comunidad de Madrid les vende las viviendas sociales. Luego están generando un problema defendiendo a quien causa el problema y no a quienes sufren el problema. A mí me parece que el artículo 33 de la Constitución está muy bien y el 47 me imagino que también. Esto de ser constitucionalistas a tiempo parcial o en diferido es un poquito engorroso y un poquito feo de defender. Tapan un problema real, que es la falta de oportunidades para acceder a la vivienda de las personas excluidas, de las personas jóvenes y de las personas vulnerables, con un problema ficticio, porque no está en riesgo la propiedad privada en el Estado español, no está en riesgo; no hay tantos delitos contra la propiedad privada. Están generando un problema donde no existe.

Por último, sobre la Comunidad de Madrid, como me imaginaba yo que el tema iba a salir por la Comunidad de Madrid, tengo el informe Foessa sobre exclusión y desarrollo social en la Comunidad de Madrid 2019. Es Cáritas, que no es ni bolivariana ni socialcomunista, y dice: En la Comunidad de Madrid aumenta la desigualdad y la exclusión severa. El número de personas en exclusión social en la Comunidad de Madrid asciende a un millón, el 16,2 % de la población. La vivienda se ha convertido en la primera causa generadora de exclusión social. Hay 900 000 personas en la cuerda floja, con empleos inestables o precarios y sin colchón para asumir cualquier dificultad. Podrían ser los primeros en volver a la exclusión. Estos también son los resultados de la política que practica el Partido Popular cuando gobierna, resultados sobre la realidad, no sobre una ficción como que está en riesgo el derecho a la propiedad, que no está en riesgo en ningún caso. Evidentemente, el voto de mi grupo, el Grupo Izquierda Confederal, va a ser en contra de esta moción.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos no veo a nadie.

Pasamos al Grupo Parlamentario Vasco. Tiene la palabra la senadora Vaquero Montero.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, señor presidente. *Arratsalde on*, buenas tardes a todos y a todas.

Mi grupo es consciente de que la ocupación constituye un fenómeno que genera preocupación e inseguridad social, pero también pensamos que es mucha la desinformación, muchas veces provocada, que se traslada sobre este tema, extendiendo la inquietud de forma interesada.

La moción presentada por el Grupo Popular insta al Gobierno a establecer una normativa que contribuya a evitar la ocupación ilegal y defender el derecho a la propiedad. Por lo tanto, la pretensión del Grupo Popular con esta iniciativa es un cambio normativo que suponga, como recoge la moción, que un inmueble ilegalmente ocupado no sea considerado morada, pero se trataría de una forma de dudosa constitucionalidad del concepto de domicilio y las consecuencias jurídicas del mismo es un concepto material. No tiene que ver con los títulos jurídicos habilitantes ni tampoco con la realidad física del inmueble, que puede ser un *camping*, una chabola, una furgoneta e incluso una habitación de un hotel. En el segundo punto dice que la mera ocupación de un inmueble no habilite la inscripción en el padrón, declara la nulidad de las inspecciones en el padrón de ocupantes sin título y procede a la baja de oficio en el padrón de los mismos. La inscripción en el padrón municipal es un derecho, con independencia del título jurídico que tenga cada persona para morar en un lugar concreto, y tiene trascendencia constitucional, dado que de dicho empadronamiento deriva el ejercicio de derechos constitucionales y legales vinculados a la vecindad administrativa, es decir, a la ciudadanía. También dice que la ocupación no sea prueba de residencia o domicilio, pero morar en un lugar es un dato fáctico, no una presunción legal. Asimismo recoge el desalojo por agentes de la autoridad entre veinticuatro y cuarenta y ocho horas de los inmuebles ocupados, pero eso implicaría dotar a las

fuerzas y cuerpos de seguridad de capacidades que son propias de la Administración de Justicia, lo cual no parece admisible. Luego habla también de persecución del enaltecimiento del movimiento okupa desde las instituciones. Si se refiere a una modificación del Código Penal, en la actualidad éste castiga la apología de los siguientes delitos: homicidio y asesinato, lesiones, detenciones ilegales y secuestros, exhibicionismo y provocación sexual, robo, extorsión, estafa o apropiación indebida, entre otros; no parece que sean equiparables en producir peligro y alarma social. Entendemos que la respuesta que da el ordenamiento jurídico evidentemente es mejorable, pero de ahí a generar más confusión, negando la existencia de instrumentos legales para su abordaje, hay un trecho.

Finalizo diciendo que para el Partido Nacionalista Vasco es incuestionable que la respuesta del ordenamiento jurídico a esta cuestión debe comprender y atender a las personas en situación de vulnerabilidad extrema. Asimismo, es necesario impulsar una política de vivienda, sobre todo de alquiler, para garantizar el derecho a una vivienda digna y que la vivienda cumpla así su función social. Por todo ello, vamos a votar en contra de esta moción.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Cuando hablamos de ocupaciones, no hablamos de un fenómeno uniforme, y mucho menos se puede resumir todo en el concepto de delincuencia, como pretende que hagamos el Partido Popular. Para nosotros, el punto de partida del análisis solo puede ser uno: el derecho a la vivienda no está garantizado para todo el mundo. Pero ante los que intentamos trabajar para que este derecho sea reconocido y ejercido por parte de toda la ciudadanía sin exclusiones, nos encontramos de frente con el Partido Popular que ni hace ni deja hacer, y, si no, ¿cómo se explica su obsesión, porque no lo puedo calificar de otra forma, por llevar ante el Tribunal Constitucional cualquier ley que en Cataluña implique avanzar en el reconocimiento de derechos? Este es el caso de la Ley 11/2020, de medidas urgentes en materia de contención de rentas en los contratos de arrendamiento de viviendas, que lo que pretendía era, ni más ni menos, que prohibir el aumento indiscriminado de los alquileres y, además, fijaba un precio máximo para los alquileres en las zonas más caras.

A nosotros lo que nos parece es que habría que dejar de agitar este mantra de que todas las ocupaciones son realizadas por redes de delincuentes contra pequeños propietarios, ya que no es cierto ni lo primero ni lo segundo, y ponernos a trabajar para encontrar soluciones que vayan a la raíz del problema, que garanticen el acceso a la vivienda a todo el mundo. ¿Cómo? Incrementando el parque de vivienda pública, limitando el precio de los alquileres, obligando a los grandes tenedores de vivienda a plantear una oferta de alquiler social a sus inquilinos en situación de vulnerabilidad social, como ya se hace en Cataluña, y también, por qué no —otra vez aprovechamos para ponerlo sobre la mesa—, seguimos exigiendo que ese rescate bancario que se hizo en su día retorne en forma de rescate social a todas esas personas que hoy ven todavía puesto en cuestión su derecho a una vivienda digna.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el senador Rollán Ojeda.

El señor ROLLÁN OJEDA: Perdón, señor presidente, ¿son tres minutos?

El señor PRESIDENTE: Cuatro.

El señor ROLLÁN OJEDA: Cuatro, perfecto. Gracias, señor presidente.

Al principio de mi exposición creo que ha quedado manifiestamente claro que nosotros consideramos que hay que defender, que hay que proteger, que hay que dar una cobertura social a aquellas personas que se encuentran más desfavorecidas, que se encuentran en una situación de exclusión social y que, en paralelo —por supuesto también en paralelo—, se tiene que llevar a cabo algo tan básico y tan fundamental como es el cumplimiento de la ley, como es el derecho a la propiedad privada.

Alguna de las portavoces que me ha antecedido en este turno de palabra hacía referencia a que esta moción viene aquí, simple y llanamente, porque hay elecciones el próximo día 4 de mayo, en el que ya les animo a que se sumen a la clamorosa victoria de nuestra presidenta y candidata Isabel Díaz Ayuso. (*Aplausos*). Quiero destacar que esta moción fue registrada en junio del año pasado. Salvo que Ciudadanos

y Partido Socialista ya manejaran por aquel entonces una especie de contubernio o de confabulación para presentar una moción de censura, tengo que decir que nosotros éramos absolutamente desconocedores de esta situación. Y lo que se pone de manifiesto es que esto es un problema real. Hemos visto este verano, en el que posiblemente hemos consumido más televisión que otros años debido al confinamiento, cómo en un programa sí y en otro también, lunes, martes, miércoles, jueves, viernes, sábado mañana y sábado tarde —los domingos lo dejábamos para el mitin que nos daba el presidente del Gobierno—, era un asunto monotema los problemas que se están produciendo por la ocupación de viviendas; problemas para el propietario, pero problemas también para la zona de influencia, para los vecinos más próximos. Por lo tanto, no podemos parapetarnos y decir que esta no es una problemática realmente importante: 9998 casos en 2016; 10 619 en 2017; 12 214 en 2018; y 14 621 en 2019, y posiblemente sean muchos más, porque en no pocas ocasiones las entidades financieras no denuncian todas las ocupaciones que se producen, lo cual no significa que los vecinos afectados dejen de padecer los problemas que todos estamos teniendo en mente pero que muy pocos quieren reconocer.

El senador Cleries hacía referencia a que van a votar en contra porque Cataluña también tiene muchas ocupaciones, como Madrid, y que, por lo tanto, más o menos haremos lo mismo. No, no, no, señor Cleries, no hacemos lo mismo. En un territorio, los gobiernos y los partidos políticos que lo sustentan están alentando, están facilitando y favoreciendo la ocupación, pisoteando el derecho a la vivienda, mientras que en la Comunidad de Madrid se está poniendo freno desde el minuto cero. Hay que recordar que la señora Carmena tuvo como mano derecha en materia de vivienda a la concejala Marta Higuera, que ustedes, los socialistas, conocerán perfectamente, porque, a su vez, en el año 2011, fue la mano derecha del señor Patxi López en su etapa de lendakari, y parece que se les ha olvidado, señorías del Partido Socialista, que en el año 2011 —y, si no, desmíentarlo—, el lendakari López pretendió vender 4000 viviendas de protección debido a la difícil situación económica que atravesaban las arcas públicas del Gobierno regional, que es exactamente lo mismo que ocurrió en la Comunidad de Madrid. Porque no debemos olvidar que muy poquito antes, una vez más, el Partido Socialista se encargó de dilapidar las oportunidades, el empleo y las expectativas en la época del presidente del Gobierno, don José Luis Rodríguez Zapatero.

Por lo tanto, apelo a su buena voluntad y creo que es oportuno y conveniente dejar a un margen las cuestiones políticas e ideológicas y centrarnos en lo verdaderamente importante. Lo querrán reconocer o no, pero, por el hecho de que voten en contra, no va a desaparecer el problema.

Muchas gracias, señorías. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Morán Franco.

La señora MORÁN FRANCO: Gracias, señor presidente.

Señorías, esta moción que ustedes presentan no pretende proteger al propietario que ocupa su vivienda. Su vivienda es el lugar donde está protegido en su intimidad, aunque sea incluso una segunda residencia, una caravana o un barco, porque ese propietario ya está protegido por un tipo penal recogido en el artículo 202, que está castigado con hasta cuatro años de prisión, precisamente, porque el bien jurídico que está en juego —la vida, la integridad de las personas— requiere mayores garantías: cuatro años de cárcel para el que ocupe la residencia o morada de alguien. En este caso, al ser un delito flagrante, las fuerzas y cuerpos de seguridad tienen la obligación de desalojar y detener de manera inmediata a los ocupantes, sin necesidad de acudir a la autoridad judicial, con independencia del proceso judicial que se abra para castigarlos. Y debe ocurrir así señorías, hayan pasado tres horas, tres días o un mes, porque no tiene sentido que ustedes en esta moción pidan para la autoridad pública o sus agentes una potestad que ya tienen, la tenían, y se ha visto reforzada por la Instrucción 1/2020 de la Fiscalía, y por el Protocolo de actuación establecido en la Instrucción 6/2020 de la Secretaría de Estado de Seguridad, porque, tanto el protocolo del Ministerio del Interior como la instrucción de la Fiscalía, recogen la inmediatez, con las medidas cautelares, del desalojo de los ilícitos ocupantes; es inmediato, evitando que la situación se alargue durante todo el procedimiento.

Este protocolo, como ya le dijimos en la última moción consecuencia de interpelación sobre la misma temática, también permite actuar contra las mafias, ya que refuerza las actuaciones contra estas organizaciones delictivas, sin olvidarnos de la aplicación AlertCops. Ustedes, con esta moción, no quieren proteger a los propietarios que ocupan sus viviendas, lo que quieren es transmitir a la ciudadanía la falsa idea de impunidad por la comisión de un delito de ocupación o de usurpación; pretenden generar un alarmismo para su rentabilidad política. Utilizan datos de denuncias no equiparables a condenas para confundir y alarmar a la ciudadanía. No les interesa el análisis serio, por eso no les importan las estadísticas

del Consejo General del Poder Judicial; no les interesan nada los datos del Instituto Nacional de Estadística que contempla una bajada de las condenas en el año 2019 y que se han ido reduciendo desde el año 2017; y un apunte, señorías: hasta el 2017 crecían, y gobernaba el señor Rajoy.

El primer dato relevante a tener presente para un análisis serio es que la inmensa mayoría de las ocupaciones corresponden a la usurpación de pisos vacíos, propiedad de bancos y otras empresas, es decir que no se trata de primeras ni de segundas viviendas habituales de familias o personas físicas. El problema real, señorías, se encuentra en el acceso a la vivienda, no en el derecho a la propiedad privada. El problema está en el derecho regulado en el artículo 47 de la Constitución, no en el regulado en el 33, que también defendemos, y está suficientemente garantizado en nuestro ordenamiento jurídico. Y como a mi grupo parlamentario le preocupan los problemas reales, mientras ustedes se preocupan por las propiedades de los bancos y los llamados fondos buitres, nosotros nos preocupamos por la vulnerabilidad de las familias más frágiles, esas de las que ustedes se olvidan. Por eso, señoría, este Gobierno está trabajando con el Plan 20 000 para garantizar el derecho a la vivienda con más viviendas de alquiler asequible. Señorías, piensen más en las personas físicas y menos en las entidades jurídicas.

Gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.
Terminado el turno de portavoces, pasamos a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 17; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR UN PACTO DE ESTADO POR LA MOVILIDAD Y LAS INFRAESTRUCTURAS.
(Núm. exp. 661/000399)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la segunda moción por la que se insta al Gobierno a impulsar un pacto de Estado por la movilidad y las infraestructuras. Autor: el Grupo Parlamentario Socialista.
Tiene la palabra el senador Morales Quesada.

El señor MORALES QUESADA: Gracias, señor presidente.

La movilidad debe ser concebida como un derecho de las personas y uno de los pilares de la actividad económica del país. La movilidad es una necesidad básica y esencial para el funcionamiento de nuestra sociedad y es el elemento que permite conectar a los individuos, facilita el acceso a otros derechos, como la salud, la educación, el trabajo y el ocio, y posibilita la provisión de bienes y servicios, tanto dentro como fuera de nuestras fronteras. La movilidad y el transporte son, por tanto, una de las bases para la prosperidad económica, la cohesión social y territorial y la calidad de vida. La movilidad y el transporte se sustentan tanto en las infraestructuras como en los servicios de transporte. Ambas piezas son imprescindibles para ofrecer soluciones de movilidad y es necesario considerarlas en su conjunto para lograr una aproximación eficiente a los problemas que genera.

Cuando el desarrollo de las infraestructuras de transporte se traduce en mejoras efectivas para los usuarios, contribuye al crecimiento económico, al equilibrio territorial y a la cohesión social. No son un fin en sí mismo sino un instrumento para fines superiores. La movilidad y las infraestructuras son un asunto de Estado por su naturaleza de bien público, por implicar a diversos sectores y territorios y por tener impactos a muy largo plazo que trascienden a los gobiernos y generaciones que las deciden, acometen y financian. Es esencial maximizar el impacto social y territorial de la movilidad y las infraestructuras. Estas tienen una fuerte dimensión territorial al conectar territorios y contribuir a su desarrollo y cohesión. Junto a la natural perspectiva territorial, existe una visión global de largo plazo que es básica para la planificación y ejecución de las infraestructuras de un país, pero esta visión global no significa ignorar los impactos territoriales ni desatender sus visiones y pretensiones. La toma de decisiones debe ser rigurosa y tener en cuenta los impactos reales, medibles y evaluables de las inversiones en la mejora efectiva de los territorios, reforzando el derecho de las personas sobre los derechos de los territorios.

Las políticas de movilidad e infraestructuras de transportes también deben adaptarse a la exigencia de la lucha contra el cambio climático. Reducir la contaminación atmosférica y acústica contribuye a la

protección de la salud y el bienestar de las personas; además, el proceso de descarbonización de la economía española solo tendrá éxito a partir de una política responsable, con un transporte sostenible, por varios motivos, entre ellos, porque el transporte es el mayor emisor de gases de efecto invernadero, con un 27 % del total de emisiones, y porque las infraestructuras tienen impactos ambientales que van más allá del cambio climático, sobre los que la sociedad cada vez es más consciente y sensible, como el ruido, la fragmentación del ecosistema, la intrusión visual o la ocupación del espacio cada vez más escaso y frágil.

Las políticas de movilidad tienen carácter transversal, ya que todas las administraciones territoriales, tanto la estatal, como la autonómica y local, tienen competencias en materia de movilidad, y asimismo, en el ámbito de la Administración General del Estado existe una profunda interconexión entre las políticas de movilidad y el resto de políticas, como comunicaciones, desarrollo urbano sostenible, energía, clima, etcétera. Por eso es necesario modernizar y completar el sistema de gobernanza de la movilidad para adecuarlo al desarrollo y a la calidad de las infraestructuras españolas. Se ha de aumentar la consistencia y coherencia entre la planificación y la ejecución, profundizar en la colaboración entre administraciones utilizando metodologías transparentes y homogéneas que se apliquen con un margen de interpretación ilimitado y que sean eficaces para discernir qué, cuándo, cómo invertir y qué políticas aplicar. En aquellas actuaciones en las que coincidan elementos pertenecientes a diversos ámbitos competenciales, deben establecerse los mecanismos adecuados de coordinación, así como de corresponsabilidad en la financiación de la actuación.

Por todo lo expuesto, la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Senado insta al Gobierno a impulsar un pacto de Estado por la movilidad que oriente, de forma estable y con independencia de las coyunturas políticas, las decisiones de planificación en materia de movilidad e infraestructuras del transporte, con objeto de garantizar de forma aún más eficaz el derecho a la movilidad, la cohesión social y territorial, aumentar la productividad de la economía y combatir el cambio climático.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de defensa de las enmiendas.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias.

Intervengo únicamente para decir que hemos introducido una pequeña modificación, pequeña en palabras, pero importante para nosotros, y es que se respete el ámbito competencial de las diferentes instituciones en el caso de las comunidades autónomas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Hay también una enmienda del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana.

La senadora Bailac tiene la palabra.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

En una línea similar a la que se ha mencionado, a nosotros nos parece que cualquier ejercicio parecido al que se propone aquí, como es el hecho de planificar a nivel estatal las infraestructuras con un objetivo estratégico, debe contar, sin duda, con el consenso de las comunidades autónomas, y para nosotros es importante que se mencione específicamente la figura y el papel de las comunidades autónomas para que se respete su visión, su planificación estratégica, que se asuman acuerdos estratégicos en función de esta planificación y, sobre todo, que se ejecuten en el calendario pactado. Por eso introducíamos el concepto de comunidades autónomas en nuestra enmienda.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

El Grupo Parlamentario Popular ha presentado tres enmiendas. Para su defensa, tiene la palabra el senador Silván, que dispone de tres minutos, uno por cada enmienda.

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, les confieso que cuando leí por primera vez la moción presentada por el Grupo Socialista fue la sorpresa y la perplejidad ante una exposición de motivos tan filosófica. Nada más y nada menos que el filósofo José Antonio Marina formando parte de esta moción a través de un Pacto de Estado en materia

de infraestructuras. La filosofía es seria, las infraestructuras son serias, y yo también en este sentido pido seriedad y que el Grupo Parlamentario Socialista, a la hora de presentar esta moción, no se ampare en la filosofía, porque estamos acostumbrados a que cuando ellos gobiernan las musas existen, y yo pido ahora que de las musas bajen al teatro, a la realidad, al territorio, que no se divague, que no se filosofe. Llevan casi tres años de gobierno; el señor Ábalos lleva casi tres años como ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y hoy hablan de un pacto de Estado sobre movilidad. En el Grupo Parlamentario Popular les pedimos concreción y seriedad. Quizás hayan perdido mucho tiempo con Cataluña, con Murcia, con Madrid, pero es el momento de concretar y de pasar de esas musas al teatro a través de un pacto de Estado creíble, ejecutable, con plazos concretos, con presupuesto real y con un control y un seguimiento que las Cámaras pueden realizar y, en concreto, esta comisión.

¿Alguien puede estar en contra de mejorar las infraestructuras? ¿Alguien puede estar en contra de afirmar que las infraestructuras están al servicio de la movilidad y de la actividad económica? ¿Alguien puede estar en contra de que las infraestructuras constituyan un elemento fundamental de cohesión social, territorial y de sostenibilidad? Yo digo que nadie, y menos el Grupo Parlamentario Popular, porque lo poco, lo poquito que hoy está haciendo el Gobierno de España —con el señor Ábalos quizás más preocupado por las maletas en Barajas, por los hoteles en Canarias o por los fiascos de las mociones— deriva de los planes estatales de anteriores Gobiernos. ¿Se acuerdan del Pitvi?

Pues bien, a pesar de eso, señorías, nosotros somos partidarios de ese pacto de Estado y votaremos a favor de esta moción, pero pedimos un presupuesto que recoja esos planteamientos de infraestructuras, con unos plazos concretos y, por supuesto, garantizando el servicio público que las infraestructuras prestan a los usuarios.

Son enmiendas que presentamos y que complementan y dan sentido a su moción que, desde nuestro punto de vista, es un tanto vaga, muy ambigua, y sin concreción.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para aceptar o rechazar las enmiendas, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Agudéz Calvo.

La señora AGUDÉZ CALVO: Gracias, presidente. Buenas tardes.

A la moción que ha presentado esta tarde el Grupo Parlamentario Socialista, relativa al impulso de un pacto de Estado por la movilidad y las infraestructuras, se han presentado cinco enmiendas: tres del Partido Popular, una de ERC y otra del PNV. La del PNV y la de ERC tienen la misma filosofía, que es también la del propio pacto, porque las políticas de movilidad tienen un carácter transversal, ya que todas las administraciones —estatal, autonómica y local— tienen competencias en materia de movilidad.

Asimismo, en el ámbito de la Administración General del Estado, existe una profunda interconexión entre las políticas de movilidad y el resto de políticas públicas. Por eso se ha de aumentar la consistencia y coherencia entre la planificación y la ejecución sobre la base del respeto competencial y el principio de rendición de cuentas ante la sociedad. Por lo que, si les parece bien, estando de acuerdo con ambas enmiendas, aceptaremos la enmienda del PNV, porque recoge la filosofía de ambas y aglutina los aspectos de coordinación, consenso y respeto competencial entre las diferentes administraciones públicas.

En cuanto a las presentadas por el Grupo Popular, yo sí que me voy a centrar en la moción y no voy a divagar, señor Silván, que quién le ha visto y quién le ve, ahora de senador y cuando usted era consejero. En cualquier caso, como decía, me voy a centrar en las enmiendas. Aceptaremos la registrada con el número 87325, dado que, como no podría ser de otra manera, el pacto tiene que tener el mayor consenso posible y los compromisos se deben reflejar en los Presupuestos Generales del Estado de cada año, siempre que se entienda que no se van a proponer en el pacto infraestructuras concretas y su dotación, porque el pacto no debe determinar actuaciones concretas sino directrices. Por eso no aceptaremos la enmienda de adición que pide que cada seis meses se remita un programa de actuaciones y los plazos de ejecución, porque, repito, el pacto no debe determinar actuaciones concretas sino directrices. ¿Y por qué digo esto? Porque es esencial maximizar el impacto social y territorial de la movilidad y las infraestructuras desde una visión global y de largo plazo que nos permita considerar todos los elementos que componen las soluciones de movilidad en su conjunto.

En cuanto a la enmienda registrada con número 87327, que pide que las políticas de transporte tengan en cuenta las necesidades de los usuarios, la aceptaremos, aunque suponga redundar sobre lo ya explicado en la exposición de mi compañero Ramón Morales porque, como muy bien ha dicho, la movilidad

debe ser concebida como un derecho de las personas y uno de los pilares de la actividad económica ya que es una necesidad básica y esencial para el funcionamiento de nuestra sociedad. No olvidemos nunca que permite conectar a las personas, facilita el acceso a otros derechos —como la salud, la educación, los servicios sociales, el trabajo o el ocio— y posibilita la provisión de bienes tanto dentro como fuera de nuestras fronteras. Por lo tanto, la movilidad y el transporte son básicos para la prosperidad económica, la cohesión social y territorial, y la mejora en la calidad de vida de las personas.

Gracias a todos los grupos parlamentarios por el trabajo realizado y por el consenso en esta moción, que espero que sea aprobada por unanimidad.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Señoría, ¿podría precisar la aceptación o no de las enmiendas?

La señora AGUDÍEZ CALVO: Aceptamos la enmienda del PNV y, de las tres enmiendas del Grupo Popular, las enmiendas con número de registro de entrada 87325 y 87327; no aceptamos la enmienda con número de registro de entrada 87326. La enmienda de Esquerra la hemos incluido en la coletilla de la frase final que decía: con el máximo consenso con las comunidades autónomas.

La señora BAILAC ARDANUY: ¿Aceptáis las dos o solo la del PNV?

La señora AGUDÍEZ CALVO: Si os parece bien, añadimos las dos según están.

El señor PRESIDENTE: El letrado nos aclarará el texto.

El señor LETRADO: Señoría, en relación con la enmienda del Grupo Popular registrada con el número 87325, la primera, según la intervención de su señoría, parece que el último inciso «...y tengan su reflejo en los sucesivos Presupuestos Generales del Estado con sus correspondientes partidas presupuestarias para su ejecución» no se aceptaba y querría que aclarara si acepta la enmienda en su integridad o solo parcialmente.

La señora AGUDÍEZ CALVO: En su integridad.

El señor LETRADO: En su integridad.

Y las enmiendas de Esquerra y del PNV son muy parecidas, pero no son idénticas.

La señora AGUDÍEZ CALVO: Son muy parecidas, efectivamente.

El señor LETRADO: A efectos de fijar el texto, la enmienda del PNV y la de Esquerra, ambas, hablan del consenso con las comunidades autónomas, pero el texto es muy distinto. Por tanto, o se entiende subsumida una en la otra o se hace un nuevo texto.

La señora AGUDÍEZ CALVO: En la misma enmienda se pueden añadir las dos frases, porque una propone «...impulsar, desde el respeto competencial entre las diferentes administraciones públicas, un pacto de Estado por la movilidad que oriente de forma estable y con independencia de las coyunturas políticas...» y al final de la frase, tal como aportaba Esquerra, añadir: «...consensuado con las comunidades autónomas».

El señor LETRADO: Perfecto, el texto queda claro.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señorías.

Pasamos al turno de portavoces.

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

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Presidente, señorías, nos parece acertada y oportuna la propuesta sobre el impulso del pacto de Estado por la movilidad y las infraestructuras con las modificaciones introducidas; en particular, en relación con el consenso necesario con las comunidades autónomas. Siempre hemos defendido y defenderemos la necesidad del pacto para avanzar. La cultura del pacto la practicamos cotidianamente en Aragón y, francamente, no nos va mal, y también la queríamos exportar a España. Aragón, visto lo visto, es una isla dentro de tanta irresponsabilidad e imprudencia.

Apoyaremos la moción con la esperanza de que sus frutos se plasmen, lo antes posible, en acciones que permitan la vertebración y la cohesión de los territorios del Estado y, por lo tanto, de las personas que habitan en ellos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador
Por el Grupo Nacionalista, tiene la palabra el senador Cleries.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Muchas gracias, presidente.

En referencia a esta moción, es contradictorio lo que se propone con la realidad actual. En estos momentos tenemos un modelo de infraestructuras radial, centralista y centralizado, que es la antítesis de la eficiencia.

Esta moción llama a dejar de lado criterios políticos, cuando se han dedicado a no ejecutar millones y millones de euros en inversiones previstas en esta materia, por ejemplo, en Cataluña, como ahora está sucediendo con el corredor del Mediterráneo. Una cosa es lo que dicen los presupuestos y otra cosa muy distinta es la posterior ejecución presupuestaria real.

Nos íbamos a abstener, pero dado que se ha aceptado esa parte de la enmienda de Esquerra Republicana que habla de consenso con las comunidades autónomas, nos parece bien que exista un pacto y que se tenga en cuenta este consenso con las comunidades autónomas. Por tanto, vamos a dar apoyo a esta moción, por el cambio que se ha hecho.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.
Por el Grupo Parlamentario Izquierda Confederal, tiene la palabra la senadora González Modino.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Yo soy aficionada a leer las exposiciones de motivos de las mociones tanto como los *petitum* y no sé qué tiene de malo citar a un filósofo en la exposición de motivos. Me hace mucha gracia lo que el Partido Popular opina sobre las musas, porque las musas no tienen nada que ver con la filosofía, son las inspiradoras de las bellas artes sin las cuales nuestra vida sería mucho peor, mientras que la filosofía es el estudio de la realidad y de la racionalidad, y no una de las bellas artes. La filosofía es una ciencia, es el pensamiento, es el conocimiento.

Y respecto a la moción, precisamente la exposición de motivos recoge muchas cosas con las que estoy de acuerdo. Nos parece que es una iniciativa acertada, en tanto que compromete a los diferentes grupos a acordar una estrategia a largo plazo y que la movilidad y el transporte no queden al albur de cálculos electorales o pactos insolidarios. Nos parece importante que, si somos capaces de articular efectivamente un pacto de Estado en esta materia, se tenga presente a las comunidades autónomas; en ese sentido, consideramos que las enmiendas mejoran el contenido de la moción.

Queremos que se tenga en cuenta también a las áreas rurales, a los núcleos de población dispersos y a los territorios que sufren el fenómeno de la despoblación, porque para estas zonas el transporte público es fundamental para su desarrollo, para su economía y para fijar la población. Las políticas de transporte no pueden centrarse solo en las grandes ciudades y en las áreas urbanas. Ya nos lo han oído mencionar en muchas ocasiones, pero es que algunas áreas de Andalucía, en concreto, están muy necesitadas de un pacto de Estado en materia de transporte que ponga en valor, que solvete los problemas estructurales que se dan en esas zonas en la comarca del norte de Granada, en la provincia de Jaén o en la provincia de Almería.

Esperemos que se firme este pacto de Estado, que tenga criterios equitativos y que así el transporte y la movilidad se puedan desarrollar en aquellos lugares donde es más necesario el desarrollo social y económico.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.
¿Grupo Parlamentario Ciudadanos? (*Pausa*).
Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la senadora Vaquero Montero.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

En la presentación del señor Saura del documento a debate o la hoja de ruta sobre la estrategia de movilidad, se incidía una y otra vez sobre la necesidad de un pacto de Estado por la movilidad y las

infraestructuras del transporte. Tal y como repetimos en la comparecencia de primeros de año, estamos de acuerdo con la necesidad de grandes acuerdos y de pactos que perduren en el tiempo, acuerdos entre los diferentes grupos políticos y entre las diferentes administraciones públicas competentes en la materia, ya que, como he dicho en la defensa de la enmienda, las competencias de transporte son compartidas entre diferentes administraciones públicas. Sin embargo, siempre que se habla de pactos de Estado nos ponemos alerta, ya que se tiende a olvidar el ámbito competencial y se pretende planificar y legislar con una visión centralizadora y también paternalista del Estado, que se arroga todas las facultades que no le competen por ley. Así se recoge incluso en el borrador de estrategia de movilidad a debate, en el que se dice que el ministerio pretende tener un enfoque integrador de la movilidad en España en aquellas iniciativas donde el ministerio tiene competencias propias, y que, consultando a las administraciones y sociedad, este implementará las medidas concretas de actuación recogidas; y, en aquellas iniciativas en las que el ministerio tiene competencias limitadas —es decir, donde no tiene competencias—, este planteará propuestas para el debate entre administraciones y con la sociedad, ofreciéndose como coordinador para la búsqueda de consensos, facilitador y catalizador. Es verdaderamente cansino para nuestro grupo exigir una y otra vez el respeto al ámbito competencial y denunciar asimismo el afán centralizador de las políticas que se diseñen en el Gobierno del Estado.

En este nuevo paradigma de la movilidad que va a ser o que pretende ser la estrategia por la movilidad de la que se habla en el Gobierno, aunque se dice que el ámbito competencial es repartido, a la hora de planificar el Estado aparece otra vez con el papel de coordinador y de búsqueda de consensos. Por lo tanto, lo que pedimos es que el cambio de paradigma sea real también en la descentralización y en el respeto competencial.

Por otra parte, estamos de acuerdo con la necesidad de pactos estables, ya que los pactos sobre las infraestructuras de la movilidad se tienden a dar a medio y a largo plazo, pero además del pacto para la planificación es necesaria su ejecución. Y para ello, con independencia de las coyunturas políticas —que, como vemos, son muy cambiantes—, estos acuerdos se tienen que ejecutar para poder lograr lo que dice la moción; es decir, garantizar el derecho a la movilidad, la cohesión, aumentar la productividad de la economía y combatir el cambio climático. No podemos estar, sesión tras sesión, acordando lo acordado y no ejecutarlo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Vaquero.
Senadora Bailac, de Esquerra Republicana, es su turno.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Nosotros creemos en un modelo de movilidad que ponga a las personas en el centro, que se base en infraestructuras seguras y sostenibles, y para ello hace falta no solo planificación, como se nos propone en esta moción, sino también inversión y la fijación de unos criterios claros y sobre todo eficientes.

No compartimos el discurso sobre el éxito del modelo de infraestructuras en España, que nos ha equiparado y en algunos puntos ha sobrepasado el de las infraestructuras en otros países, como algunos se vanaglorian. Desde nuestro punto de vista, el modelo de infraestructuras español se ha basado en el sobredimensionamiento de infraestructuras que han sido deficitarias, en muchos casos inviables, con un gran coste ambiental, con un gran coste social además de económico y que la política de infraestructuras en este Estado se ha basado en radiales ineficientes e insostenibles.

Nos parece que tenemos la oportunidad ahora de avanzar hacia el marco 2030, y atender lo que fijan los objetivos de desarrollo sostenible en el sentido de construir infraestructuras resilientes y, por tanto, pasar a entender la movilidad como un derecho. Garantizar el acceso al transporte público nos parece esencial, un transporte público accesible y seguro en todos los núcleos de población, y que las políticas de infraestructuras y que la planificación de estas tenga en todos sus ejes incorporada la perspectiva de género.

Valoramos también positivamente que se hayan incorporado las enmiendas del PNV y la nuestra, que blindan el papel protagonista que deben tener las comunidades autónomas en lo que se refiere a las estrategias de movilidad y, por tanto, de planificación de infraestructuras en sus territorios. Solo nos queda pedir y esperar que se cumplan los acuerdos que surjan de este pacto de Estado y también que se pueda informar con transparencia de la evolución y del grado de cumplimiento de dichos acuerdos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias senadora Bailac.
Senador Silván, del Grupo Popular, es su turno.

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias, presidente.

Quiero agradecer al grupo parlamentario proponente, al Grupo Parlamentario Socialista, la aceptación de dos de las tres enmiendas planteadas por el Grupo Parlamentario Popular, que lo que pretendían precisamente era contribuir a que esa moción genérica, bucólica y filosófica, bajara al territorio y a la realidad, eso es lo que hemos pretendido. Han aceptado el planteamiento de que los Presupuestos Generales del Estado anualmente reflejen las infraestructuras que se diseñen en ese pacto de Estado, pero han rechazado que se establezcan unos plazos concretos, que era lo que pretendíamos en la enmienda que ha sido rechazada. Por ello, consideramos que la moción queda coja. ¿Por qué? Porque también estamos absolutamente convencidos, como he trasladado en mi primera intervención, de que las infraestructuras son un elemento que sirve para la cohesión social, territorial y para la generación de actividad económica. Por cierto, señora portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señora Agudiez, qué tiempos, ¿verdad?, qué tiempos cuando usted era alcaldesa y pedía al consejero de Fomento de aquella época que en los presupuestos se reflejaran esas infraestructuras y que se establecieran plazos concretos. Pues bien, hoy tenemos la oportunidad, aquí, en el ámbito del Estado, en el ámbito de la totalidad de España, de plantear y de concretar esos pactos de Estado con plazos concretos, porque también diré que las carreteras y los ferrocarriles, las infraestructuras aeroportuarias y portuarias, siento decirlo, nos gustará más o menos la filosofía, pero no se hacen con filosofía, se hacen con presupuestos, con recursos públicos, con recursos que salen de los bolsillos de los contribuyentes y, por eso, a los españoles, a los usuarios de esas infraestructuras, tenemos que darles credibilidad y concreción a través de unos presupuestos y de unos plazos concretos. Filosofía sí, pero, infraestructuras también, y estas últimas con recursos públicos.

Por último, las infraestructuras tienen sentido cuando se usan, no cuando se construyen y quedan ahí sin uso y sin servicios. Lo digo porque es necesario que a las infraestructuras, en este caso, sobre todo las ferroviarias, se les dote de servicios públicos, de servicios periódicos, de servicios que faciliten esa movilidad y esa cohesión, porque el hecho de tener la infraestructura, por sí mismo, no va a generar un servicio. Por eso, aquí, el Grupo Parlamentario Popular pide ese planteamiento completo de infraestructuras y servicios.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Silván.

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

El señor MORALES QUESADA: Gracias, presidente.

Señor Silván, usted se burla de una reseña filosófica, que dice, y leo textualmente: «...un pacto de Estado es un instrumento para mejorar el funcionamiento de la democracia en ciertos temas de decisiva importancia para la ciudadanía». Vemos que ustedes utilizan la democracia cuando les interesa y como les interesa. Y, en este sentido, estamos viendo en algunas comunidades qué entienden ustedes por democracia y por juego político limpio.

También se sorprenden porque, claro, ustedes están acostumbrados al cemento. Este ministro, desde que llegó quiso cambiar la filosofía del ministerio, y empezó por cambiarle el nombre, de Fomento, que suena a cemento, por un ministerio de movilidad y de agenda urbana, donde el usuario, el ciudadano, sea el protagonista, la prioridad y que la movilidad sea un derecho.

Hay que reconocer que ha habido un esfuerzo inversor sostenido y eficaz que ha superado el retraso del que se partía hace unas décadas y tenemos ahora mismo una red de infraestructuras más moderna. Esto ha sido consecuencia del esfuerzo de todas las fuerzas políticas que hemos gobernado este país —por descontado, eso está claro— y ha permitido abrir España al mundo, aumentar la productividad, el producto interior bruto per cápita, equilibrar el territorio y abrir mayores oportunidades para la vida de las personas. Esta transformación se ha realizado por gobiernos, como digo, de diferentes orientaciones políticas y con un alto grado de consenso social y político.

Nosotros, por supuesto, estamos totalmente de acuerdo con el consenso en este tipo de acciones, siempre atendiendo a las competencias que tiene cada territorio, cada comunidad autónoma o cada Administración local, pero la construcción de nuevas infraestructuras no es siempre la respuesta más eficiente ni efectiva a los retos que plantea la movilidad, porque, a veces, es más adecuado invertir en la mejora de los servicios de transporte o la introducción de mejoras tecnológicas a las estructuras ya existentes, por ejemplo, con la digitalización. La política de transportes debe entender el envejecimiento de la población, su creciente concentración en grandes ciudades, la despoblación de las ciudades medianas, pequeñas y entornos rurales, y la disparidad económica. El derecho a la movilidad garantiza el acceso a otros derechos y servicios, y debe ser para todos, favoreciendo el normal desarrollo de las actividades

económicas y, a la vez, fortaleciendo el bienestar de los ciudadanos. En consecuencia, un sistema de movilidad eficiente, en el que parte de la población quede excluida, bien por deficiencia en la accesibilidad, por su asequibilidad o por no adaptarse a su contexto territorial, mermará la autonomía de las personas, la cohesión social y el desarrollo económico.

Le agradezco su última intervención, en la que dice que hay hablar de dar sentido a las infraestructuras, pero no se acuerda el gallo cuando fue pollo o el pollo cuando fue gallo. (*Risas*). En este sentido, hablamos de dar sentido a las autopistas —de hecho, de esto se trata este pacto—, de que seamos concretos, que los recursos públicos vayan allá donde haga falta y donde sean más necesarios, para que no vuelvan a existir en este país autopistas sin vehículos a las que luego hay que rescatar, aeropuertos sin aviones o estaciones de trenes sin pasajeros. Ese es un hándicap que llevan ustedes en su mochila por las instalaciones que se hicieron y que están ahí sin uso ninguno.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos a la votación de la moción, con la incorporación de las enmiendas ya sabidas.

Efectuada la votación, queda aprobada por unanimidad.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA RENOVACIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO DE INTERÉS GENERAL.

(Núm. exp. 661/000403)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Iniciamos el debate de la tercera moción, que insta al Gobierno a la renovación del marco estratégico del sistema portuario de interés general. Esta moción ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el senador Aragón Ariza.

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

El Grupo Parlamentario Socialista trae a esta comisión del Senado un aspecto importante, como es el de la renovación del marco estratégico del sistema portuario de interés general. Es importante porque esa actualización se inició allá por el año 2018 y creo que sería interesante concluirla lo antes posible.

Como saben ustedes, el sistema portuario de interés general de Puertos del Estado está integrado por 46 puertos y 28 autoridades portuarias, con las cuales se ha contado desde el primer momento para elaborar este marco estratégico. Para que nos hagamos una idea del volumen de este marco estratégico portuario, les diré que implica algo así como al 60 % de las exportaciones de nuestro país, al 85 % de las importaciones, así como que aglutina al 53 % del comercio exterior español y afecta al 96 % de ese comercio con terceros países. En total, los puertos españoles de interés general suponen aproximadamente el 20 % del PIB del sector del transporte y el 1,1 % del PIB español; 35 000 puestos de trabajo directo y más de 110 000 puestos de trabajo indirectos. Como les digo, los puertos constituyen un elemento estratégico de primer orden, tanto para el comercio como para el transporte.

La iniciativa se lanzó en octubre de 2018, se inició un periodo de consultas, y se trabajó con las autoridades portuarias de los distintos puertos del Estado, en tres sesiones, en Palma, en Santander y en Madrid.

La base fundamental de esta renovación del marco estratégico es la búsqueda de una mayor competitividad, buscando, sin lugar a dudas, un sistema portuario más eficaz y eficiente, y la mejora del transporte de mercancías en rapidez, fiabilidad, seguridad, sostenibilidad, y a unos costes más adecuados. Además, tiene una finalidad muy importante, que es la de garantizar que nuestros puertos puedan seguir operando con éxito en los mercados cada vez más globalizados y puedan dar una oportuna respuesta al exigente y cambiante entorno actual que cada día vivimos, proporcionando con ello mayor riqueza y mayor empleo en nuestro país.

Como saben ustedes, la estrategia inicial de puertos se reformuló y se inició en el año 1998. Por tanto, dos criterios importantes son los de actualización y el marco global de objetivos generales. Queremos que esa actualización consiga una adaptación mejor y más adecuada a las necesidades diarias de los sectores de actividad económica en nuestro sistema de puertos, en el entorno actual y en su área de influencia y,

además, que se busque una oferta más amplia y una revisión al alza respecto de las empresas y de las personas que desarrollan su trabajo y tienen sus intereses en el sector marítimo.

Sin duda, creo que todos los grupos políticos compartiremos los principios rectores que marca esta estrategia: mayor eficiencia, una mejor y mayor sostenibilidad, más seguridad y, por supuesto, la digitalización, tan de actualidad en estos momentos. Además, en esta nueva estrategia, solicitamos la integración de los puertos de la red de transporte logístico y comercial en las políticas transnacionales de la Unión Europea, y nacionales en materia de transporte, y, además, que se tengan en cuenta las circunstancias territoriales y locales de los entornos de los puertos en cada una de las actuaciones en las que se pretenda competir.

Esta es la propuesta que trae hoy el Grupo Parlamentario Socialista y que someto al interés y a la evaluación de sus señorías.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

A esta moción se han presentado cuatro enmiendas.

Para la defensa de su enmienda, tiene la palabra la senadora Vaquero Montero, del Partido Nacionalista Vasco.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

Mi grupo parlamentario está de acuerdo con los principios rectores recogidos en la moción —eficiencia, sostenibilidad, seguridad y digitalización— y, al igual que la moción, nuestra enmienda incide en la necesaria integración de los puertos de interés general, en este caso, en el conjunto del sistema de transporte, para garantizar su intermodalidad y dar servicio a su entorno; sin embargo, como siempre decimos y reivindicamos, en colaboración con las instituciones competentes en la materia, que, en este caso, son las comunidades autónomas.

También recogemos la mejora que supondría la gestión descentralizada del actual sistema portuario, que ya se desprende a modo de petición de las conclusiones establecidas en el proceso de debate del nuevo marco estratégico.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Para defender su enmienda, por Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Bailac.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

La enmienda que presentamos propone incorporar una cuestión que, a nuestro parecer, es imprescindible cuando se trata de elaborar marcos estratégicos, grandes planificaciones de cara al futuro: incorporar el debate, la consulta pública y la voz de los ciudadanos, de la sociedad civil organizada a todos estos procesos de revisión estratégica.

Esta es la línea de nuestra enmienda.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular para defender sus dos enmiendas. Tiene la palabra el senador Lacalle.

El señor LACALLE LACALLE: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes.

Está muy bien hablar del futuro de los puertos, pero desde luego, creo que a los usuarios lo que realmente les interesa es hablar del presente.

Agradecemos, cómo no, que el Grupo Socialista traiga esta moción, porque eso nos permite recordar y proponer dos cosas en nuestras enmiendas. Por un lado, pedimos la devolución de las tasas portuarias abonadas durante el pasado año 2020. Hay que recordar que fueron liquidadas e ingresadas a principios de año sobre la base de una previsión que, evidentemente, no se cumplió después, por las circunstancias que todos conocemos. Ante ese incumplimiento, lo que proponemos es que el acuerdo que hoy se adopte pida al Gobierno que, lógicamente, proceda a la devolución de esas tasas, como decimos, abonadas, pero que no han tenido recorrido ni eficacia, puesto que se redujo la movilidad por la pandemia. Esto respecto al pasado inmediato. Y, en la otra enmienda, sobre el presente real y, sobre todo, el futuro inmediato, ¿qué es lo que pedimos? Pues algo que creemos que es muy evidente —como se está haciendo en muchas otras

áreas—, y es que se reduzcan esas tasas portuarias, igual de mercancías que de viajeros, durante todo el tiempo que siga durando esta situación, esta pandemia.

Es decir, por un lado, solucionar lo que sucedió durante el pasado año y recuperar el dinero que se abonó sin que haya tenido una correlación respecto del tráfico y, por otro, pedir al Gobierno que, lógicamente, se reduzcan de una forma considerable esas tasas. Nos parece algo obligado en el acuerdo que hoy se nos propone, porque ya sabemos lo que dijo —y termino, señor presidente— el presidente de Puertos del Estado, que se había reducido el tráfico en algunas autoridades portuarias en torno a un 5 %. Aquí hablamos de algo serio. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Para aceptar o no las enmiendas, tiene la palabra el senador Meneses Roqué.

El señor MENESES ROQUÉ: Gracias, señor presidente.

Como bien se ha explicitado, se han presentado cuatro enmiendas: una de ellas del Partido Nacionalista Vasco, otra de Esquerra Republicana-EH Bildu y dos enmiendas del Partido Popular. Tres de las enmiendas son de adición y hay otra de sustitución, que es, justamente, la que propone el Partido Nacionalista Vasco.

Voy a comenzar, precisamente, por el mismo orden que se ha seguido en la defensa de cada una de las enmiendas. En el caso de la que presenta el Partido Nacionalista Vasco, de entrada la aceptamos en su integridad, lógicamente, puesto que corrige algunos temas de nuestra propia moción y da mayor cobertura, evidentemente, a los entes públicos y autoridades portuarias. Como todos conocemos, dentro de la legislación relativa al sistema portuario hay entes públicos que están tutelados por la propia Administración central, que es Puertos del Estado y las llamadas autoridades portuarias, en las que tienen bastante competencia las propias comunidades autónomas. En este sentido, hubo un cambio legislativo importante propiciado por el propio Partido Popular hace ya unos cuantos años, y se lo dice alguien que fue presidente de autoridad portuaria. Eso generó que los consejos de administración, que son los órganos máximos de representación dentro de estos organismos o entes públicos, estén más tutelados por el propio Gobierno de la comunidad autónoma que por la Administración central, no siendo así lo que ocurre, justamente, con el ente público Puertos del Estado, que es completamente al revés, y es un organismo cuyo consejo está regulado en su totalidad por la Administración Central del Estado. Eso conlleva que, en la actual situación, se hayan producido una serie de cambios legislativos.

Estamos de acuerdo con el planteamiento que hace el PNV, que exhorta en el marco estratégico a impulsar un papel de las autoridades portuarias más cercano a los sectores económicos concurrentes en el puerto, con amplio margen de maniobra en lo que respecta al funcionamiento del puerto.

El señor PRESIDENTE: Señor senador, le ruego brevedad.

El señor MENESES ROQUÉ: Sí.

En una palabra, aceptamos esta enmienda de modificación.

Por otra parte, en cuanto a la enmienda presentada por Esquerra Republicana-EH Bildu, no tendríamos absolutamente ningún problema en aceptarla, pero hay una parte con la que no podemos estar de acuerdo, que dice, concretamente en su encabezado: «... insta al Gobierno a la realización de una consulta pública para la renovación...». A partir de ahí estamos completamente de acuerdo con el resto del texto, porque, de hecho, está incorporado en nuestra propia moción. Sin embargo, no podemos aceptar, evidentemente, esta enmienda, como consecuencia la frase que he citado porque, además, la legislación portuaria no contempla la realización de consultas públicas, entendiendo estas como consultas a la ciudadanía para instrumentos como el marco estratégico que pretendemos llevar a término. Por tanto, lamentándolo mucho, rechazamos la enmienda en su totalidad.

Desestimamos las dos enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, en su totalidad, por las razones que voy a explicitar, aunque me ha pedido el presidente que no me extienda.

El señor PRESIDENTE: Señor senador, termine, por favor. (*El señor Lacalle Lacalle: Supongo que será igual de generoso con todos los tiempos*).

He sido generoso con todo el mundo; con todo el mundo.

El señor MENESES ROQUÉ: Sí, acabo ya.

El señor PRESIDENTE: Se lo ruego. Muchas gracias.

El señor MENESES ROQUÉ: Acabo ya, señor presidente.

Las desestimamos, porque las enmiendas presentadas no tienen nada que ver con lo que pretendemos, que es justamente la moción presentada. Son cosas completamente distintas, nada tienen que ver. Están hablando de algo que nada tiene que ver con la moción que hemos presentado.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Comenzamos el turno de portavoces.

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

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Brevemente, señor presidente, manifiesto que vamos a apoyar la moción en los propios términos en los que se ha expresado.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

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

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.

Desde nuestro punto de vista, los puertos tendrían que estar transferidos a las comunidades autónomas; es más lógico que fuera así. Fíjense que la Generalitat de Catalunya, con los puertos que dependen de la Generalitat, ya ha hecho esta renovación desde hace tiempo y está aplicando el Pla de Ports de Catalunya Horitzó 2030, con siete líneas estratégicas, que es un nuevo modelo de gobernanza: transparencia en la gestión y en la rendición de cuentas, sostenibilidad económica, sostenibilidad ambiental, mitigación y adaptación al cambio climático, interconectividad portuaria, sinergia puerto-territorio e innovación.

Por tanto, la línea nos parece adecuada, pero hay una cuestión de planteamiento: nosotros creemos que se tendría que hacer un traspaso y que, incluso, la presidencia de los puertos la decidiera no solo el Estado —esto se tendría que haber solucionado ya—, sino que la Generalitat ha de pactar con el Estado la persona que ha de presidir el puerto. Por ello, nos vamos a abstener en esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Cleries.

Tiene la palabra la senadora González Modino.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

A nosotros nos parece oportuno apostar por los puertos para el desarrollo económico. Además, en Andalucía contamos con el primer puerto del Estado español y uno de los más importantes de Europa, el puerto de Algeciras. Pensamos que es acertado actualizar el marco estratégico de 1998, puesto que las circunstancias y la realidad social, económica y ambiental han cambiado mucho en estos veintitrés años. Asimismo, nos parece oportuno vincular el desarrollo económico de los puertos con el desarrollo económico de las comarcas en las que se encuentran y afianzar la actividad de la industria auxiliar y de las pequeñas y medianas empresas que dependen de los puertos, avanzando en fórmulas para el sostenimiento y el crecimiento del empleo, el valor añadido, y todo desde una perspectiva sostenible ambientalmente.

Pero no podemos dejar de referirnos a una de las realidades más perversas que tiene que ver con los puertos, y es como si la geografía se reflejara en los espejos cóncavos del callejón del Gato y el puerto de Algeciras está en Madrid. No un desvarío: el puerto de Algeciras depende de la empresa de Puertos del Estado, que tiene su domicilio fiscal en Madrid y, evidentemente, cuenta para la balanza fiscal de Madrid. Lo que pasa es que en Andalucía tenemos que soportar cada cierto tiempo que venga algún señor o alguna señora a decirnos que somos una tierra subvencionada —y yo auguro que de aquí al 4 de mayo nos lo van a volver a decir—. Cuando quieren ser más correctos, dicen que somos receptores netos de solidaridad y, cuando se eleva la lengua, dicen que vivimos de lo que nos aportan los territorios ricos. El puerto de Algeciras es un ejemplo perfecto para desmontar esta mentira y para seguir denunciando cómo la Comunidad de Madrid está sobredimensionada fiscalmente y cómo su balanza fiscal tiene un efecto sede que no se corresponde con la realidad.

Sobre la moción que plantea el Grupo Socialista, nuestra posición es favorable, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

La moción que presenta el Grupo Socialista no es original, ya que recoge literalmente parte del contenido de las conclusiones recogidas en el debate sobre el nuevo marco estratégico del sistema portuario de interés general. La moción habla de principios rectores, con los que estamos de acuerdo —y quién no podría estar de acuerdo con ellos—.

Dentro de las funciones básicas de los puertos está la de ser nodo de transferencia de mercancías y pasajeros y de concentración de actividades logísticas y comerciales de valor añadido. Pero, para ello, es imprescindible la priorización, entre otras, de las medidas destinadas a la mejora de las conexiones ferroportuarias para una mejora de la eficiencia y de la sostenibilidad, conexiones estas que, aun previstas, no han sido ejecutadas en su totalidad. Su falta de ejecución ha sido evidenciada por el Tribunal de Cuentas, que dentro de las recomendaciones realizadas a Puertos del Estado ha recogido que se impulse su ejecución, teniendo en cuenta que un elevado importe de las aportaciones al Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria prescribirá en su exigibilidad en los próximos ejercicios, y corresponde tanto a mandatos en los que gobierna el Partido Socialista con Podemos como también a mandatos en los que ha gobernado el Partido Popular. Para que los puertos se integren en las redes de transporte, y así cumplir su función, se necesitan acuerdos, planificación y ejecución. También se recoge en las aportaciones realizadas en este debate que la mayor parte de las autoridades portuarias coinciden en señalar como aspecto clave o primordial la necesidad de contar con instrumentos de control más efectivos y flexibles que les permitan extender su autonomía de gestión de cara a mejorar el entorno socioeconómico y contribuir a la sociedad y al entorno a que da servicios; es decir, tener más arraigo con aquella comunidad autónoma a la que pertenece. Es decir, se apuesta por una gestión, por una gobernanza con más autonomía y una gestión más descentralizada.

También se habla de desagregación, es decir, de la posibilidad de transferir un puerto de interés general a la comunidad autónoma. Estas dos peticiones que ponen sobre la mesa algunas autoridades portuarias coinciden con las reclamaciones que tiene mi grupo, el Grupo Vasco. Es de sobra conocida nuestra reclamación sobre la descalificación del puerto de Pasaia como interés de puerto general y una gobernanza basada en la descentralización.

De lo que se deduce de las mociones —y ya finalizo— que estamos tratando en esta comisión es que el Gobierno está en elaboración de marcos estratégicos, de planes, de estrategias —es de lo que estamos hablando en esta comisión, de marcos y estrategias— que no acaban de dar la luz y de las que tenemos poca información tanto, en la forma como se ha producido ese proceso de participación como en el fondo. Y lo que agradeceríamos mucho es que el Gobierno acudiera a esta comisión a explicarnos todas las estrategias y todos los marcos estratégicos sobre los que se está trabajando.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

En relación con abrir a la consulta pública, al debate, a la participación ciudadana, un instrumento concreto de planificación, si bien puede ser verdad que la ley no lo prevé, seguramente también es verdad que no lo prohíbe. En todo caso, nos parece que nunca puede ser malo y nunca puede ser superfluo abrir a la participación de los diferentes agentes la elaboración de una estrategia, a no ser que se quiera condicionar estrictamente el resultado. Esta ha sido una aportación que nuestro grupo ha hecho porque ha recibido peticiones por parte de entidades de la sociedad civil para poder incidir en la elaboración de esta estrategia. Por tanto, no es solo un ejercicio teórico, sino que, en este caso, es un ejercicio muy concreto.

Ya que hablamos de la planificación estratégica de los puertos, déjenme hacer una referencia a la gran importancia del corredor mediterráneo, como un elemento logístico imprescindible para la conectividad de los grandes puertos del Mediterráneo con Europa. A lo mejor, en lugar de grandes estrategias, podríamos concentrarnos en paralelo en cumplir también los calendarios de ejecución de estas infraestructuras, que potenciarían en gran medida la actividad y el futuro de los puertos del Mediterráneo: priorizar esas obras, que permiten un recorrido continuo de sur a norte, haciendo accesibles los puertos, por ejemplo, de Tarragona y de Barcelona.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el senador Lacalle.

El señor LACALLE LACALLE: Gracias de nuevo, señor presidente.

Como bien decía el portavoz del Grupo Socialista cuando ha hablado de las enmiendas, por supuesto que nada tiene que ver la propuesta que trae el grupo proponente con las propuestas, vía enmienda, que hace el Grupo Popular. Lo que nos traen es un brindis al sol, lo que nos traen simplemente es decir que el Gobierno siga trabajando en lo que lleva ya dos años trabajando, y lo que nosotros traemos, evidentemente, son compromisos concretos para los ciudadanos. Y esto parece que molesta al principal grupo de esta Cámara y, desde luego, no lo podemos compartir.

Claro que es fundamental Puertos del Estado, cómo no va a ser fundamental para este país cuando estamos hablando del 75 % de las importaciones y de las exportaciones en industria, en comercio, una actividad que está dando sustento, ayuda a tantas y tantas familias: 30 000 familias directas y casi 100 000 de forma indirecta. Por eso, claro que estamos de acuerdo en un marco estratégico actualizado —hay que recordar que el actual marco estratégico fue aprobado hace veinte años, precisamente con Gobierno del Partido Popular—. Y ya adelanto que nosotros vamos a respaldar decir al Gobierno que siga haciendo lo que está haciendo, eso sí, mejorando algunas cosas.

Porque, como bien ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, esto se inició hace ya dos años y pico, en octubre del 2018. Se inició en aquel momento, han ido avanzando los meses y, es más, en julio del año pasado se nos decía que estaría aprobado a la vuelta del verano. Estamos entrando ya en primavera y, evidentemente, esto no ha ido adelante. Si se lleva trabajando tanto tiempo en ello, ¿qué estamos haciendo aquí esta tarde? ¿El paripé? Esto es un paripé, un paripé. Le ha dicho el Gobierno a su grupo parlamentario, el grupo parlamentario que apoya al Gobierno: Lleven ustedes esto, cuando ya está todo de salida, ya están finalizando los tiempos para tener y aprobar ese documento que, desde luego, nos parece importante.

Voy a hacer tres observaciones. En estas dos décadas ya se han hecho cambios y se han hecho mejoras en ese documento. Ustedes nos vienen con palabras grandilocuentes, y leo textualmente en la parte expositiva de la moción: Reformulación de sus bases de desarrollo estratégico. ¡Toma ya! ¿Saben ustedes, Grupo Parlamentario Socialista, realmente lo que quiere decir eso? ¿O es el texto que les han enviado desde el ministerio?

Segundo, hablan de plena integración de los puertos de interés general en las redes de transporte logístico y comercio. Con sinceridad, les preguntamos: ¿ustedes no creen que ya están integrados después de tantos años de funcionamiento? ¿O es que funcionan por generación espontánea? ¿O es que ahora vamos a descubrir la pólvora? Hombre, seamos serios, por favor.

Y, tercero, nos gustaría —será difícil— que nos explicaran en qué consiste esa palabra de la reformulación, en qué consiste esa palabra de reformulación que ustedes nos anuncian a bombo y platillo. Queremos cosas concretas, no queremos generalidades. ¿Nos pueden ustedes aportar algo más o hay que esperar a que el Gobierno venga en algún momento a explicarlo, como bien decía la compañera del Partido Nacionalista Vasco? Pasemos de las musas al teatro, porque si al final la reformulación es cambiar nombres, como se nos ha dicho hoy aquí por algún miembro del Grupo Socialista —que fomento no se llama fomento porque la palabra se parece a cemento o es para hablar de gallos y de pollos (*Risas*)—, para eso no necesitamos ningún nuevo plan, para eso no necesitamos ningún nuevo plan estratégico para los puertos de este país.

Nosotros consideramos —y con esto concluyo— que todo es mejorable, que se puede completar, lo vamos a respaldar, pero, por favor, dennos participación a la hora de redactar. De momento no lo han hecho, insisto, dennos participación a la hora de redactarlo, porque hoy mismo, en la Comisión de Exteriores que ha habido en esta Cámara, hemos hecho una propuesta concreta: precisamente, pedir a FAO que traslade esa sede para gestionar los puertos de España con una red global de puertos de carácter internacional. Esto lo hemos trasladado, lo ha hecho nuestro compañero Javier Guerra, de Galicia, y ustedes no lo han apoyado, ustedes se han abstenido, y ha sucedido hoy en esta cámara. Por eso, cuenten con nosotros para la participación.

Y, dentro de la finalización, mal, mal, realmente mal que ustedes no apoyen en estos momentos esa propuesta concreta que hemos hecho para devolver lo que no es nuestro, o lo que no es del Estado: para devolver el dinero que les corresponde a todas esas empresas que lo adelantaron el pasado año. Se cometió un atraco, permítanme ustedes la expresión, pero se cometió un atraco, una apropiación indebida, un dinero que adelantaron y que luego no ha tenido ningún sentido o no ha tenido, evidentemente, la repercusión fruto de la pandemia que todos hemos sufrido durante el pasado año.

Por eso, solucionen ese problema, den participación, y ahí nos encontraremos. El Grupo Popular siempre estará dispuesto a colaborar y a apoyar aquellas infraestructuras que son fundamentales para este país.

Nada más, señor presidente. *(Varios señores senadores del Grupo Parlamentario Popular en el Senado golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Solo por constatar la flexibilidad de la Presidencia, se ha pasado usted un minuto y veintisiete segundos. Solo por constatar la flexibilidad. *(Risas).*

El señor LACALLE LACALLE: Gracias por su generosidad. ¡Visto lo anterior!

Por el Grupo Parlamentario Socialista, para cerrar este debate, tiene la palabra el senador Aragón Ariza.

El señor ARAGÓN ARIZA: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero dar las gracias a todas las señorías que han tomado la palabra por sus intervenciones positivas y aportando cosas necesarias a esta moción.

Como saben ustedes, la planificación estratégica es una herramienta de gestión, de evaluación y de corresponsabilidad, que marca la pauta de cara a las actuaciones, planteamientos y nuevos objetivos de futuro para el sistema portuario español y que debe funcionar, además, de manera coordinada, interconectada, digitalizada y responsable, ya que son muchos los retos que nos abordan y muy poco el tiempo que perder. Sostenibilidad, medio ambiente, calidad, innovación, modernización son algunos de los aspectos importantes para los puertos españoles. Puertos que han sido, son y serán un elemento clave y vertebrador de nuestra economía, aunque bien es cierto que el rol de los mismos ha cambiado, pasando de su función tradicional de transporte de pasajeros y mercancías a nivel territorial, a ser hoy día puntos de intercambios modal a nivel transnacional, dentro de esas redes logísticas —que, como digo, cada vez son más importantes— de prestación de servicio transnacionales y servicios cada vez más eficientes, más modernos y más medioambientales.

Estoy de acuerdo con las palabras de la señora González Modino respecto del puerto de Algeciras, por supuesto. También con las palabras de la señora portavoz del Grupo Vasco, cuando dice que, efectivamente, hay que cumplir los acuerdos y, sobre todo, desarrollar más planificación y ejecución en materia de puertos del Estado. Y, en general, con las palabras de la portavoz del ERC en relación con la importancia, cada vez más creciente, del corredor mediterráneo.

No quiero dejar pasar esta tarde, lógicamente, sin referirme a lo que ha dicho el portavoz del Grupo Popular, señor Lacalle, cuando ha hablado aquí de atraco, después de lo que ha pasado en Murcia. La verdad es que eso sí que es un atraco. Piden ustedes seriedad a las señorías del Grupo Socialista cuando ustedes hablan de cultura, precisamente cuando ustedes, en su comunidad, les han dado a los expulsados de Vox la consejería de Educación y Cultura. Señorías, menos palabras y más hechos. *(El señor Bernabé Pérez: ¡Viva Murcia!— Rumores).*

La verdad es que estaban sus señorías del Grupo Popular muy contentos hoy, brindando al unísono en el comedor del Senado, no sé si con champán francés o con cava catalán. *(El señor Bernabé Pérez: De 500 euros.— Rumores).* No sé si por el cumpleaños de alguien o celebrando la victoria del transfuguismo en la Comunidad de Murcia. Gandhi decía que hay siete pecados sociales, ustedes ya cumplen los dos primeros: la política sin principios y los negocios sin moral. Yo le añado, además, los brindis sin responsabilidad. Porque yo me pregunto: ¿quién es más corrupto, el corrompido o el corruptor? *(El señor Bernabé Pérez: ¿Se puede llamar al caso, señor presidente, que estamos hablando de puertos? Es increíble.— Protestas).* Habría que decir aquello de: arriba, abajo, al centro Ciudadanos y pa' dentro, todos bienvenidos al PP y a la nueva política. *(El señor Bernabé Pérez: Entiendo que todos podemos hablar de lo que queramos.— Protestas).* Estoy en el uso de la palabra y ya acabo, señor presidente.

Ojalá este país tenga una nueva estrategia de puertos lo antes posible, de manera coordinada con todos los grupos políticos, aunque algunos ya se han delatado sobre qué tipo de política es la que quieren en puertos y fuera de los puertos de España.

Muchas gracias. *(Varios señores senadores del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Aragón.

Pasamos a la votación, incorporando la enmienda del Grupo Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A TRAMITAR, APROBAR Y LICITAR LOS ESTUDIOS INFORMATIVOS Y DE IMPACTO AMBIENTAL Y LOS PROYECTOS CONSTRUCTIVOS NECESARIOS PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE MEJORA EN LA CARRETERA NACIONAL N-260 A SU PASO POR LOS MUNICIPIOS DE LLANÇÀ Y ORDIS (GIRONA).

(Núm. exp. 661/000631)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA-EUSKAL HERRIA BILDU

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la moción número 4, por la que se insta al Gobierno a tramitar, aprobar y licitar los estudios informativos y de impacto ambiental y los proyectos constructivos necesarios para la ejecución de obras de mejora en la carretera N-260 a su paso por los municipios de Llançà y Ordís, Girona, del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el senador Martí Deulofeu.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias, presidente.

La iniciativa que traemos hoy a esta comisión tiene que ver con dos actuaciones pendientes, con dos obras de mejora de la carretera nacional 260, en el eje pirenaico. Como ustedes ya sabrán, se trata de una de las carreteras más importantes de la red viaria en las comarcas *gironines*, sobre todo desde el punto de vista de la conectividad en la comarca de l'Alt Empordà, pero también desde el punto de vista de la vertebración territorial, económica y social y, también, desde un punto de igualdad de oportunidades, y no solo desde el punto de vista de la intensidad media diaria, sino también, en algunos casos, de seguridad viaria.

En primer lugar, me voy a referir a una actuación pendiente en la travesía de Llançà, en la N-260, en los puntos kilométricos 15,3 y 18,4. Estas fueron unas obras adjudicadas ya en su momento, en junio de 2008. Este contrato se resolvió y, de momento, este proyecto aún no se ha desencallado. Es verdad que aparecieron algunos problemas de tipo hidráulico porque en el lugar donde se tenía que construir la rotonda había una riera y esto suponía serios problemas desde el punto de vista técnico que, de momento, aún no se han resuelto. Esta es una actuación en un punto en la entrada del municipio, en dirección al puerto, también en dirección a Colera y a la estación de tren.

Por otro lado, hay otra actuación en la intersección de la N-260 con la C-26, en el término municipal de Ordís, pero que también afecta, por una cuestión de proximidad, a la confluencia con los municipios de Avinyonet de Puigventós y Navata, y también de Vilanant, incluido el núcleo de población de Taravaus, donde hay un doble cambio de rasante bastante peligroso, sobre todo en lo que se refiere al tráfico que hay entre la N-260 y algunas vías paralelas a través de la C-26, como pueden ser la N-II y también en la AP-7.

En este sentido, lo que nosotros queríamos es pedir que en una misma moción se tramitaran, aprobaran y licitaran de urgencia los estudios informativos de impacto ambiental de los proyectos consultivos necesarios para la ejecución de las obras de mejora de la N-260 en la travesía de Llançà y en la intersección de la carretera C-26 con la N-260 en el municipio de Ordís, confluencia con los municipios de Avinyonet de Puigventós y Navata, y también con Vilanant, incluyendo el núcleo de población de Taravaus.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Martí.

A esta moción se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el senador Castellà.

El señor CASTELLÀ SURRIBAS: Muchas gracias, presidente.

Señorías, como ya he tenido oportunidad de comunicar al señor Martí, compartimos y agradecemos la presentación de esta moción. Estamos ante una necesidad que coincide, además, con una reiterada voluntad de este Gobierno para encontrar soluciones.

Hemos presentado —y voy a ser muy breve— una enmienda que mantiene el espíritu y la voluntad de la moción presentada por Esquerra Republicana, pero que intenta mejorar técnicamente o simplificar el redactado y sustituir la idea de urgencia, que a menudo tiene una implicación técnico-jurídica —que no sé si era el alcance que se le quería dar—, por la de mayor celeridad posible en la solución de estos problemas y en la ejecución de unas obras que, como decía el ponente, llevan mucho tiempo pendientes.

Por lo que hemos podido hablar, vamos a poder consensuar el texto de esta moción. Yo pediría el apoyo de todos los grupos parlamentarios. Estamos ante un tema de amplio consenso en el territorio, de amplio consenso entre las instituciones afectadas e implicadas, de amplio consenso ciudadano, y creo que

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 174

18 de marzo de 2021

Pág. 22

el territorio y la ciudadanía nos agradecerán que manifestemos esta voluntad clara por encontrar solución a unos problemas que se arrastran desde hace más de veinte años.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.
Para aceptar o no la enmienda, senador Martí, es su turno.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias, presidente.

En el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana de Catalunya-Euskal Herria Bildu vamos a aceptar la enmienda, tal y como ha manifestado el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, y lo vamos a hacer porque, de manera bastante resumida, lo que ha hecho la enmienda es tratar de comprimir un poco el enunciado de nuestra parte propositiva. Es verdad que hay alguna pequeña diferencia de matiz, semántica, desde el punto de vista de la urgencia o la celeridad a la hora de tramitar los proyectos consultivos necesarios para que estas dos actuaciones y obras pendientes de mejora en la N-260 vean la luz lo antes posible. Pero, con este espíritu de desbloquear estos dos proyectos, nos interesa aceptar la enmienda del Grupo Socialista.

Sin más, muchas gracias, señor presidente.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.
Pasamos al turno de portavoces.
Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Sánchez-Garnica.

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Señor presidente, por sistema y con carácter general, el Partido Aragonés no tiene por costumbre oponerse a cualquier tipo de infraestructura, a cualquier tipo de obra que suponga la cohesión del territorio donde se plantee, en este caso muy próximo Aragón, que es la N-260. Además, nos alegramos del acuerdo al que se ha llegado y, por lo tanto, anunciamos nuestro voto a favor.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.
Senador Cleries, su turno.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Muchas gracias, presidente.

En Junts per Catalunya celebramos esta moción de Esquerra Republicana, porque es cierto que hace referencia a unas obras de mejora de la N-260, Llançà y Ordís, que llevan muchos años pendientes.

El portavoz socialista que ha intervenido hablaba de la reiterada voluntad. Ciertamente, es muy reiterada, porque desde 2008 ha habido muchas reiteraciones, pero no se ha hecho la obra. Por tanto, nos gustaría que la reiteración fuera —como diríamos en catalán— *debò, de veres*. Nos gustará celebrarlo, eso sí, con cava catalán, no con champán francés —en Cataluña siempre lo hacemos con cava catalán—, y que *per molts anys ho provin i els agradi*.

Por tanto, nosotros esperamos que la aceptación de esta enmienda no signifique irlo dejando con reiterada voluntad, sino que, de una vez por todas, se haga esta obra tan necesaria para este territorio.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.
Su turno, senadora Vaquero. (*Denegaciones*).
No interviene.
Senador Martí, tiene la palabra.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Agradezco una vez más al senador del Grupo Parlamentario Socialista su buena predisposición para llegar a un acuerdo sobre la moción que hoy presentamos.

Me gustaría destacar también —y esto lo hemos estado hablando en una conversa aparte en otra comisión— la predisposición a realizar un cierto acompañamiento a través de la Dirección General de Carreteras para desencallar estas dos obras de mejora lo antes posible y, también, para poder hacer el debido retorno al territorio, que siempre es positivo.

Muchas, gracias señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Blasco.

El señor BLASCO MARQUÉS: Brevemente. Buenas tardes.

Esta tarde, tres o cuatro compañeros senadores han hecho alusión a las musas. Sin duda, las musas visitaron a mi portavoz y le sugirieron que yo podía llevar esta moción de Esquerra Republicana sobre la N-260 en la provincia de Gerona. Sin duda, pensó que algún aragonés como yo, representante de la antigua Corona de Aragón, podía ser un digno defensor de los intereses de los gerundenses, y así lo voy a hacer. (*Rumores*).

Decía también el senador Sánchez-Garnica, del PAR, que Aragón era una isla —lo decía en el contexto de esta última semana—, y quizá tenga razón, Aragón está tranquilo. Quizá sea también porque allí gobierna un cuatripartito y el Partido Popular está en la oposición y no está en el juego de tronos de forma permanente, como ocurre en aquellas comunidades donde sí que gobierna el Partido Popular y los que allí gobiernan están en la oposición.

Señor Cleries, nosotros, cuando celebramos, lo celebramos con cava catalán porque es, sin duda, un buen cava español.

Y me centro en la moción. Al ver la moción de Esquerra Republicana —que dice: tramitar, aprobar y licitar con urgencia los estudios informativos, el impacto ambiental y los proyectos constructivos—, yo pensé en la habilidad del ministro Ábalos para, en un acto, ventilarse todo lo que aquí proponía Esquerra Republicana. Por eso entiendo la enmienda presentada, porque lo que ustedes proponían es absolutamente imposible en una o, quizá, dos legislaturas. Pero el Grupo Popular, que entiende que lo que es bueno para los gerundenses y para los usuarios de la vía es bueno para todos, va a apoyar esta moción con su enmienda.

La N-260 une Portbou con Sabiñánigo, va por debajo de todos los Pirineos, une Figueras, Olot, Ripoll, Puigcerdà, Seo de Urgel; también en Aragón: Campo, Ainsa, Boltaña, Fiscal y termina en Sabiñánigo. Conecta, por tanto, Cataluña, Aragón, Navarra y País Vasco y, por ello, es una infraestructura muy importante para toda España. Muy importante y muy peligrosa, está en los *rankings* de mayor siniestralidad. El RACE, en alguno de sus informes en 2019, decía que esta carretera, la N-260, era la tercera en mayor siniestralidad. Después de hacer algunas obras en la última década, ha mejorado, pero no en la provincia de Gerona. Hoy, hasta cinco tramos de esta nacional están entre los cincuenta de mayor siniestralidad de España.

Por eso, como decía —y termino—, lo que es bueno para los gerundenses y lo que es bueno para los usuarios, sean españoles o extranjeros, es bueno para todos y, por tanto, el Partido Popular, siempre que hay algo que es bueno para los ciudadanos, vota a favor. (*Varios señores senadores del Grupo Parlamentario Popular en el Senado golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Blasco.
Senador Castellà, cierra usted el turno de portavoces.

El señor CASTELLÀ SURRIBAS: También muy brevemente.

Como se decía, la carretera N-260 es el eje transversal que discurre paralelo a la cordillera pirenaica en Cataluña y Aragón, atravesando comarcas de alta montaña de gran valor ambiental. Nació a finales de los años sesenta, creo que con la Ley de carreteras, en una modificación del año 1988, fruto de haber aunado diversas carreteras comarcales, y esta es una herencia compleja. La revista *Tráfico*, en el año 1990, hablaba de la misma y decía: A pesar de su denominación como carretera nacional, su aspecto real es la de comarcal, con el añadido de la montaña, donde la velocidad media difícilmente supera los 50 kilómetros por hora.

Desde los años noventa hasta ahora han existido diferentes proyectos y actuaciones de acondicionamiento que han mejorado bastante esta carretera, pero todavía hay diferentes puntos negros y diferentes necesidades de actualización.

Tras la moción de censura contra el Gobierno de Rajoy, apoyada por gran parte de las fuerzas políticas, se puso fin a una época de inmovilismo en las inversiones y, especialmente, se sufrió en Cataluña. Se hizo un presupuesto que reactivaba la posibilidad de obras. La falta de apoyo a ese presupuesto propició unas elecciones, que fueron posteriormente repetidas. Finalmente, tenemos legislatura, tenemos presupuesto, tenemos posibilidad de reactivación de todas las obras y se está en este trabajo.

Yo agradezco la postura del Partido Popular en este tema. Creo que también los ciudadanos y ciudadanas de las comarcas de Gerona se lo agradecerán. Agradezco la iniciativa que ha tenido Esquerra Republicana y vuelvo a pedir el apoyo de todos los grupos. Seguro que el Sr. Francesc Guisset i Lagresa, alcalde del Partit dels Socialistes en Llançà, agradecerá también mucho esta proposición porque, junto con los ciudadanos de los diferentes partidos políticos en Gerona, ha estado trabajando mucho por este tema.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Castellà.

Pasamos a la votación de esta moción, incorporando la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad con 27 votos a favor.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO CERCANÍAS 25 SE CONTEMPLÉN ACTUACIONES PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE PROXIMIDAD DESDE UN ENFOQUE GLOBAL, INTEGRADOR, INCLUSIVO Y ORIENTADO A MEJORAR LA EXPERIENCIA DE VIAJE AL USUARIO.

(Núm. exp. 661/000875)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, por la que se insta al Gobierno a que en el desarrollo del proyecto Cercanías 25 se contemplen actuaciones para impulsar el transporte ferroviario de proximidad desde el enfoque global, integrador, inclusivo y orientado a mejorar la experiencia de viaje al usuario. Es una moción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Fernández Leiceaga.

El señor FERNÁNDEZ LEICEAGA: Buenas tardes, señor presidente.

La presentación de esta moción tiene dos motivaciones. La primera, llamar la atención sobre la importancia de este tipo de servicios ferroviarios de proximidad, que afectan tanto a la movilidad cotidiana. Suponen, entre todos los operadores, alrededor de 500 millones de viajeros al año —han crecido mucho en los últimos veinte años— y el número de pasajeros —no así en viajeros/kilómetro— multiplica por diez a los que suman los itinerarios medios y de larga distancia. Por tanto, no solo en términos cuantitativos representan mucho más, sino que constituyen un elemento de primer orden en el desplazamiento diario entre el exterior de las áreas metropolitanas y los núcleos urbanos del centro, con efectos externos muy positivos. Por ejemplo, hay una publicación de la Unión Europea que calcula estos efectos externos y los sitúa en casi 2,5 euros por viajero, lo que representa, sin duda, mucho más de lo que supone la subvención a este tipo de desplazamientos. Y, además, es un medio muy seguro y dentro del ámbito metropolitano, sobre todo si tenemos en cuenta los costes operativos, una vez hecha la inversión, pues, aproximadamente, tiene la mitad del coste operativo del metro y una quinta parte de los autobuses convencionales. Por tanto, es un medio muy económico.

Sin embargo, esta gran trascendencia que tienen los servicios de cercanías no se trasladan en actuaciones. En el periodo 2014-2018, en todo el periodo, se han invertido en cercanías 50 millones de euros, en todo el período. Por poner un ejemplo, entre 2006 y 2010 se habían invertido 250 millones cada año, cada ejercicio. Por tanto, aunque la crisis ha supuesto un recorte en todas las inversiones, también en las ferroviarias, esto ha afectado mucho más al servicio de cercanías, seguramente, porque tenía menos visibilidad, aparte de otras razones, como que han madurado también. Por ejemplo, en términos de material móvil, hay trenes que tienen ya más de cuarenta años, con lo cual tenemos aquí un déficit clarísimo de infraestructuras.

Y hay un segundo motivo, que es de carácter territorial. Si se proyectan los núcleos de cercanías sobre el mapa, se ve que son como finas heridas en la piel del conjunto de España, pero que hay un déficit clarísimo de estas heridas en el occidente peninsular, de norte a sur. En Galicia, en Castilla y León y en Extremadura, las principales comunidades autónomas en occidente, no hay ningún núcleo de cercanías, y tampoco existen en otras zonas donde podían existir, como en las islas —por ejemplo, en Mallorca no hay nada— y tampoco en otros territorios.

Por tanto, tenemos un déficit en términos territoriales que, sin embargo, contrasta con la extrema diversidad de los núcleos de cercanías, cuando sabemos que pasan —como se dice en la parte expositiva de la moción— de 300 000 viajeros por año a 200 000 000. Por tanto, tienen una dimensión poblacional y un número de servicios muy diferente. En este sentido, Galicia puede ser un ejemplo: hay un conjunto de ciudades en el llamado eje atlántico que concentran unos 2 millones de personas, es un conjunto urbano integrado, aunque con varios centros, y ahí podría funcionar un sistema de cercanías.

Lo que pide la moción es que se analice la oportunidad de establecer este sistema sobre esta realidad y otras que puede haber en España. No se trata de remar solo hacia Galicia sino que hay otras realidades; pensemos en Valladolid o en otras áreas urbanas que carecen de este servicio. Vemos una oportunidad en los próximos años para resolverlo haciendo mejoras en los proyectos ya existentes, impulsando los servicios de Cercanías en los núcleos donde ya existen y estudiando la posibilidad de otros núcleos en áreas metropolitanas que tienen una alta demanda y que no cuentan con ellos.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

A la Mesa ha llegado una propuesta de modificación. Supongo que podemos pasar directamente al turno de portavoces y evitarnos el turno de defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular y de aceptación o no de la enmienda. (*Denegaciones del señor Sanz Vitorio*).

Perfecto. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Sanz Vitorio.

El señor SANZ VITORIO: Muchas gracias, señor presidente.

Intervendré de manera muy breve, porque creo que, en cualquier caso, el procedimiento indica que debe ser así. Nosotros presentamos una enmienda y el Grupo Parlamentario Socialista ofrece una transacción, que ya adelanto que nosotros aceptaremos, pero el procedimiento es el que es.

El motivo de la presentación de la enmienda se encuentra explicado en sus propios términos. Solamente tengo que decir que en estos momentos había una serie de planes de Cercanías desde antes de la moción de censura que estaban pendientes de ejecución. Era un conjunto de planes de Cercanías que preveían una movilización de más de 12 200 millones de euros. Pero, al margen de las consideraciones sobre cualquier plan, lo hacemos desde la convicción de que el peor plan es el que no se ejecuta. Por lo tanto, consideramos que es un buen plan y que debe ser ejecutado, y ese es el motivo de la enmienda presentada. Ya avanzo, y podemos pasar al turno de portavoces, que la transacción ofrecida por el Grupo Parlamentario Socialista da satisfacción a nuestras pretensiones y la aceptaremos.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor senador.

Pasamos al turno de aceptación o rechazo de la enmienda.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Montalvo.

El señor MONTALVO ÍÑIGO: Buenas tardes.

El Grupo Parlamentario Socialista acepta la enmienda.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Pasamos al turno de portavoces.

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

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Señor presidente, muchas gracias.

Señorías, estamos de acuerdo con el contenido y *petitum* de la moción. Nos alegramos además de que se haya conseguido alcanzar una transacción, lo cual debería de ser más habitual de lo que desgraciadamente es.

Está claro que los servicios ferroviarios de Cercanías son una obligación de un servicio público, y por eso precisamente deben tener en cuenta circunstancias y características urbanas, como las propias de las ciudades de Huesca, Teruel y Zaragoza y, en consecuencia, los beneficios sociales que suponen las Cercanías en dichos ámbitos, por muchas razones que no voy a entrar a explicar pero que, en cualquier caso, son muy peculiares por la población, por el territorio y por la necesidad de sus gentes de movilidad.

Votaremos a favor.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

El Grupo Socialista ha presentado una moción a la que es muy difícil decir que no, porque habla de impulsar el transporte ferroviario de proximidad desde un enfoque global, integrador y orientado a la mejora de la experiencia del viaje del usuario, y todo ello previa evaluación de los beneficios económicos, sociales

y medioambientales de las citadas actuaciones dentro del proyecto llamado Cercanías 25. ¿Quién se puede negar a lo que plantea esta moción, que bien parece un párrafo de un programa electoral?

Nuestro grupo no ha presentado enmiendas a esta moción porque es muy difícil no estar de acuerdo con las generalidades que plantea y porque tampoco conocemos exactamente qué es el proyecto Cercanías 25, más allá de lo presentado en la estrategia de movilidad y en los presupuestos generales en líneas muy generales, en los que se habla de 1500 millones de inversión y mejoras en infraestructuras y también en servicios; servicios operados por Renfe, con quien el ministerio tiene un contrato-programa que le vincula hasta dentro de una década.

El ministerio está trabajando en este proyecto Cercanías 25 que contempla actuaciones concretas que no conocemos —como ya he dicho—, pero sí conocemos la realidad de algunas carencias que existen en Cercanías, que se vienen repitiendo en el tiempo y que suponen mermas en el servicio. Me refiero a la falta de maquinistas, ni siquiera a la falta de máquinas ni de infraestructuras necesarias ni de electrificación ni de las vías; me estoy refiriendo a la falta de maquinistas, que todavía no se ha solucionado.

Para finalizar, y aprovechando que hablamos de Cercanías, mi grupo tiene que volver a solicitar la transferencia de Cercanías, tal y como recoge el Estatuto de Autonomía del País Vasco. Esperemos que en esta legislatura por fin se cumpla este compromiso.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

En la misma línea que la senadora que me ha precedido en el uso de la palabra, no sabemos nada sobre el proyecto Cercanías 25, solo conocemos escasamente el título. A nuestro grupo nos gusta trabajar con rigor y no podemos pronunciarnos sobre un proyecto del que solo conocemos el título. En este sentido, la moción nos invita a avalar el desarrollo del proyecto Cercanías 25, que no sabemos qué es, solo conocemos su título.

Este título nos suena a una enmienda a la política de fomento de las grandes infraestructuras ferroviarias, como la alta velocidad, mientras durante años se abandonaba la infraestructura de media y de corta distancia, que es la que conecta, la que reequilibra el territorio. Durante años se primó la inversión prácticamente en su totalidad hacia la alta velocidad descuidando el transporte ferroviario de proximidad, y a nosotros nos parece que apostar por la red de Cercanías lo que hace es democratizar la movilidad y conectar los diferentes núcleos de población, que al final repercute en un aumento de las oportunidades que tiene la ciudadanía de todos esos territorios. Como decíamos anteriormente, se ha apostado por una España radial hiperconectada con Madrid y ahora se está vaciando de población y están aumentando las desigualdades y cada día que pasa se amplifican.

Respecto a *rodalies*, todavía nos cuesta más dar un cheque en blanco a un proyecto que no conocemos viendo la acumulación de incumplimientos que se han venido produciendo respecto a *rodalies* en Cataluña: recursos prometidos que no llegan, el traspaso pendiente, etcétera. Nosotros queremos concentrarnos en que se cumplan los acuerdos ya adoptados, que podamos terminar de una vez por todas con las incidencias, con la falta de maquinistas, con los trenes operados por Renfe que no son accesibles. En ese sentido, antes de avalar proyectos que no conocemos, centrémonos en cumplir los acuerdos que sí están sobre la mesa.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Señor Cañizares, es su turno. (*El señor Sanz Vitorio: Es Sanz*).

¡Ah! Perdón. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Sanz.

El señor SANZ VITORIO: La verdad es que agradezco la flexibilidad que suele tener el presidente, pero llevarlo a un cambio de apellido me parece excesivo. (*Risas*). Muchas gracias.

Lógicamente la incorporación parcialmente de la enmienda que habíamos presentado es de una importancia grande, y explicaré por qué. La previsión que tenían los distintos planes de Cercanías con horizonte 2025 suponían una movilización de aproximadamente 4000 millones de euros en recursos en Cataluña; 5089 millones en Madrid, más 580 millones en relación con los planes de actuación urgente; 580 millones en Asturias; 530 millones en Cantabria y 1436 millones de euros en Valencia. Si tenemos en cuenta las estimaciones asumidas, el impacto que tiene en términos de empleo cada millón de euros

en infraestructuras, estaríamos hablando, en términos Eurostat, de aproximadamente 170 800 empleos. Y eso no es una cuestión baladí y es lo que teníamos. ¿Ahora qué tenemos? En estos momentos tenemos un plan paralizado, un anuncio del 17 de septiembre del año pasado por parte del ministerio. La verdad es que es un ejercicio —permítanme que les diga— de una considerable falta de respeto por parte del Grupo Parlamentario Socialista por los términos en los que ha planteado esta moción a esta Cámara, y trataré de explicarlo.

Yo estoy de acuerdo en que tiene que haber coordinación entre el grupo que sustenta la acción del Gobierno y el propio Gobierno, pero una cosa es la sumisión y otra es el desahogo, que yo creo que va más allá. Les voy a leer algo: «El Plan de Cercanías contempla actuaciones concretas para impulsar el transporte ferroviario de proximidad desde un enfoque global, integrador, inclusivo y especialmente orientado a mejorar la experiencia de viaje al usuario». Ustedes dirán: ha leído la propuesta de resolución. No, he leído *La Vanguardia* de Barcelona de 17 de septiembre, Agencia EFE. Es decir, la propuesta de resolución presentada es literalmente un párrafo de la nota de prensa de la presentación del ministerio, lo cual me parece poco respetuoso para esta Cámara. Si queremos que a esta Cámara se le dé relevancia e importancia tenemos que dignificar también nosotros el trabajo que hacemos aquí, y esto, sinceramente, me parece excesivo. Es verdad que hace poco leía que la Universidad de Sevilla se reservaba el ejercicio de acciones legales contra un diputado del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso por copiar literalmente unos párrafos y no citar la fuente. Es verdad que esto no va a dar reserva a ninguna acción legal, pero debería servir para que, como consecuencia, hagamos una reflexión de qué hemos venido haciendo aquí. Además, ¿qué ha supuesto? Que inmediatamente después de que se conociera el anuncio realizado por el ministro, automáticamente comunidades afectadas, como la Cámara de Contratistas de Valencia se quejaron de que se había ejecutado escasamente el 9 % de las 46 actuaciones previstas en los 1436 millones y que se ejecutaran y se dejaran de planes. En Madrid, donde lo ejecutado es aproximadamente un 10 % escasamente, el 27 % se encuentra en estos momentos en tramitación, lo cual no es precisamente una cuestión menor. Si a eso le añadimos que aproximadamente el 75 % es el tope de las frecuencias recuperadas en relación con antes de la pandemia —y de mi tierra ya ni le hablo—, que se han reducido frecuencias, se ha reducido la flexibilidad y la utilización de los abonos, han empeorado los horarios adecuados a la utilización, originando mayor concentración y mayor riesgo, la verdad es que es tremendo que estemos hablando de planes, planes y más planes.

Yo sé que a ustedes lo que le perjudica a Madrid les viene bien, porque históricamente ha sido así. Yo comprendo que la izquierda tiene una especial animadversión hacia Madrid, el problema es que el día 4 seguramente los madrileños le van a decir a la izquierda que tampoco les gusta demasiado. Por lo tanto, ejecutemos el plan; bueno es el plan que se ejecuta. Estamos en unas fechas en las que les invito a que nos sumemos todos a un nuevo acuerdo, a decir a los ciudadanos que el día 4 de mayo hay que elegir entre comunismo o libertad. (*Rumores.— Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias.
Senador Fernández Leiceaga, tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ LEICEAGA: Gracias.

Llama un poco la atención, siguiendo con las referencias reiteradas que hemos hecho en esta sesión de la comisión a las musas y al teatro, que después de las cifras que he indicado, entre 2014 y 2018, una legislatura entera, más bien cinco años, la inversión que ha hecho el Gobierno del Partido Popular en Cercanías ha sido de 50 millones de euros, 10 millones de euros al año, y que me venga usted con esta diatriba... La verdad es que sí, hace falta pasar de las musas al teatro, a la verdad, y la verdad es esta.

Esos datos que yo le he dado los he extraído de un informe de la Airef, por tanto, de una fuente independiente que ustedes en otras ocasiones nos han indicado que tiene una gran credibilidad para sus señorías del Grupo Popular. Les pediría que le echen un vistazo a esa fuente y que a partir de ahí moderen sus expresiones y sean un poco más corteses con los demás.

Yo entiendo que mientras un estudio o un plan no se presente existan algunas dificultades para poder evaluarlo con total profundidad, pero de lo que se trata es de determinar cuál es el ámbito de actuación de Cercanías, las prioridades, la estructura tarifaria, cuál es el impacto económico, etcétera. Estas son las cosas típicas que hay que hacer en un plan. Yo diría, para ser más concreto, que hay que acometer las reformas necesarias para favorecer la intermodalidad. Cercanías funcionan bien si tienen relación con otros modos de transporte en el interior de las áreas metropolitanas, y en concreto con las redes o ramas de transporte; si se modernizan los trenes y el conjunto de los elementos técnicos, porque eso reduce el

nivel de emisiones, aumenta la seguridad y aumenta también la fiabilidad del servicio; si se detectan los cuellos de botella, necesario para ampliar la capacidad de transporte de viajeros porque estos servicios tienen una demanda creciente y hay que atenderlos; si se abre a nuevas fórmulas organizativas y a discutir la regionalización de los servicios que, como antes indicaba, ya formaba parte del proyecto que existía en el ministerio hace ya algún tiempo, integrando Cercanías en la planificación y gestión del transporte urbano, o si se analiza la posibilidad de ampliar este tipo de servicios a nuevos núcleos que, cumpliendo las condiciones necesarias, permiten que estos servicios lleguen a más gente y solucionen problemas en los ámbitos urbanos del conjunto de España. De eso se trata.

Yo me voy a quedar con su voluntad de sumarse a estas nuevas prioridades y voy a dejar de lado las acusaciones vertidas.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos a la votación de la moción, añadiéndole la modificación firmada por todos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Por tanto, queda aprobada.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PROMOVER UNA RENEGOCIACIÓN A LA BAJA DEL PORCENTAJE DE DESCUENTO OFRECIDO SOBRE LAS RENTAS POR LOS ALQUILERES DE LAS TIENDAS DE LA RED DE AEROPUERTOS DE AENA.

(Núm. exp. 661/000897)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la sexta moción, por la que se insta al Gobierno a promover una renegociación a la baja del porcentaje de descuento ofrecido sobre las rentas por los alquileres de las tiendas de la red de aeropuertos de AENA, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra su portavoz, el senador Bernabé Pérez.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

La moción de la que vamos a hablar es sobre los aeropuertos, pero como en mi condición de portavoz me veo obligado a responder a las acusaciones tan duras que se han vertido por el senador socialista con ocasión de su moción de puertos, voy a hacer como él, voy a dedicar un minuto de mi exposición a responderle y en los otros tres expondré la moción.

Si hablamos hoy de una moción de censura, hay que decir que esa moción de censura ha sido pergeñada por un gobierno socialista, ha sido pergeñada desde las cloacas de la Moncloa, tejiendo mociones de censura estilo puñalada trasera por la espalda, con nocturnidad y alevosía. Punto 1. Punto 2. Esas mociones de censura se hacen a traición y para romper un pacto de legislatura que estaba funcionando, solo por el afán de unos trepas para coger sillones, buscando en oscuros despachos lo que han sido incapaces de conseguir en las urnas y que los murcianos le van a seguir negando durante mucho tiempo. Punto 3. Dice la portavoz del Gobierno socialista que esto se ha hecho para acabar con la corrupción en la Región de Murcia. Craso error. Mire usted por dónde, ni un solo miembro de los grupos parlamentarios en Murcia o en Madrid, ni un solo miembro del Gobierno regional, ni un solo miembro de la Ejecutiva regional del Partido Popular está imputado. En cambio, casualidades de la vida, toda la cúpula del Partido Socialista de la Región de Murcia, ese que iba a entrar a gobernar, está imputado, empezando por su secretario general, siguiendo por su vicesecretario de organización y terminando por el delegado del Gobierno. Esa es la diferencia entre unos y otros. (*Aplausos*).

Y mire usted por dónde, porque hoy estamos celebrando todos los demócratas el triunfo de la decencia, la honradez y la dignidad he tenido a bien en la cafetería del Senado, después de comer nuestro menú del día, invitar a mis compañeros a dos botellitas del cava que tiene esta casa. Me ha costado cada botella 15 euros y he pagado los 30 euros con mi tarjeta de crédito, al contrario de lo que hacen ustedes, como su número dos, el señor Ábalos, que cuando tiene algo que celebrar se va a hoteles de 5 estrellas, bebe champán francés y paga facturas de 1700 euros con billetes de 500 euros que saca de oscuros sobres, vaya usted a saber de dónde. (*Aplausos*). Esa es la diferencia entre los que no tenemos nada que ocultar y los demás.

Dicho lo cual, y una vez respondido...

El señor PRESIDENTE: Le quedan dos minutos.

El señor BERNABÉ PÉREZ: No hay ningún problema, señor presidente, me adapto. (*Rumores*).

Como todos ustedes saben, hay un problema muy grave en los aeropuertos, fruto de la inactividad provocada por la COVID. Las tiendas de los aeropuertos, los comercios y las cafeterías se están arruinando y están poniendo en serio riesgo sus empleos. Las propuestas que se están haciendo de rebaja de los alquileres son manifiestamente insuficientes; estamos hablando de apenas un 50 % de rebaja cuando las pérdidas están superando el 90 % de todos estos establecimientos. Estamos hablando de más de 12 000 empleos, más de 12 000 familias que corren el riesgo de perder sus puestos de trabajo y, por lo tanto, sus salarios.

Esa es la razón que promueve esta moción. El Grupo Parlamentario Popular quiere que se inste al Gobierno a que, a través de AENA, en su condición de gestor, se produzca una renegociación de los alquileres, de las rentas que pagan esos inquilinos y que se acerque lo máximo posible al volumen de sus pérdidas para permitirles subsistir, por ellos y por sus empleados —insisto, son 12 000 los empleos que están en juego—, y de ahí que el Partido Popular inste al Gobierno, a través de esta Cámara y de esta moción, a que todos los grupos parlamentarios seamos sensibles con esas personas, que son dramas humanos y que no podemos permitir que caigan.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

A esta moción el Grupo Parlamentario Socialista le ha presentado una enmienda. Para su defensa, tiene la palabra el senador Fernández Palomino.

El señor FERNÁNDEZ PALOMINO: Muchas gracias, presidente.

Señor Bernabé, tengo la intención de referirme exclusivamente a la enmienda que hemos presentado a su moción y no a ninguna bacanal de transfuguismo ni a compras de voluntades ni a ventas de cargos, sino a espacios de encuentro para salvar el futuro de las empresas, de proyectos y fundamentalmente de personas; a los miles de trabajadores y trabajadoras que esperan y necesitan un acuerdo satisfactorio entre AENA y la red de negocios aeroportuarios. (*Aplausos.— Rumores*).

Así que disculpen que en los próximos minutos me ciña a un guion en el que, de momento, no hay cava ni champán; hay dos objetivos fundamentales, que son los que nos mueven a presentar esta enmienda: El primero consiste en ampliar en el texto de la moción el escenario de alternativas de negociación, que, a modo de ver de todos los que hoy lo analizamos, debe insistir en recorrer las partes protagonistas de este conflicto en busca de una solución satisfactoria para todas ellas. Y el segundo objetivo es incidir —como ha comentado el señor Bernabé, pero no aparece en la parte dispositiva de la moción— en una cuestión que nos parece fundamental: las repercusiones en los trabajadores y en las trabajadoras de las empresas afectadas.

La enmienda no pretende en modo alguno desnaturalizar la moción, sino simplemente mejorar una iniciativa con cuyo trasfondo estamos en principio de acuerdo: la necesidad de llegar a espacios de encuentro que garanticen la supervivencia de empresas, de proyectos, eso sí, con un aspecto que consideramos fundamental: que mire a las personas.

En cuanto al primer objetivo, hay muchas y variadas cuestiones sobre las que negociar, por ejemplo el momento en que tendría que pagarse de nuevo la totalidad de las rentas, o la posibilidad o no de ligar el importe del alquiler al tráfico real de pasajeros, o posibles extensiones de los contratos para reequilibrarlo.

En cuanto al segundo objetivo, no tenemos que olvidar que detrás de cada negociación, detrás de cada posible y necesario acuerdo no solo hay cuentas de resultados, que las hay; no solo hay proyectos, que los hay, o negocios más grandes o más pequeños; hay cientos y miles de trabajadores y trabajadoras, que tienen que ser, sin duda, la gran referencia de los acuerdos: su empleo, sus derechos y su vida y la de sus familias en medio de una terrible crisis.

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

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para aceptar o rechazar la enmienda, tiene la palabra el senador Bernabé.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Se acepta la enmienda presentada por el Grupo Socialista.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, ¿va a intervenir, senador Sánchez-Garnica? (*Denegaciones*). No interviene.

¿La senadora Vaquero Montero va a intervenir? (*Denegaciones*). Tampoco interviene.

Tiene la palabra, senadora Bailac.

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Nos sorprende la propuesta viniendo del Grupo Popular, porque no sabemos si la exigencia que tienen con AENA respecto al alquiler de los locales comerciales la tendrían con los propietarios privados de estos mismos locales comerciales situados en las calles de tantas ciudades del país.

Ciéndonos al tema concreto, es verdad que el Estado no ha regulado nada en materia de alquileres comerciales, por desgracia, de los pequeños comerciantes que se ven afectados por la disminución de ventas debido a la pandemia y por las medidas sanitarias de control de la pandemia. Sí se ha regulado en Cataluña. En Cataluña, los arrendatarios de locales comerciales que han cerrado o que han visto su actividad limitada por las medidas contra la COVID pueden renegociar el precio de su alquiler, y de no llegar a un acuerdo, se les aplica una reducción del 50 % de sus alquileres. La Generalitat lo ha hecho, y AENA en los aeropuertos que gestiona en territorio catalán no lo ha cumplido, por tanto ha desobedecido el decreto de la Generalitat.

Damos apoyo a la reivindicación de estos comerciantes porque no hay otra que flexibilizar las condiciones en las que se arriendan estos locales comerciales, dadas las difíciles circunstancias que tienen que afrontar por el descenso de la movilidad, que ha afectado también, evidentemente, al descenso de las ventas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Bailac.

Tiene la palabra, senador Bernabé.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, les voy a dar tres datos. Primero: 3200 millones de euros; repito, nada menos que 3200 millones de euros, que es la suma que tiene AENA ahorrada e ingresada en diversas entidades financieras a su nombre fruto de sus ganancias. Segundo: cuatro años, que es el tiempo que podría estar AENA en una situación de inactividad absoluta sin recibir ningún tipo de ingreso y sin necesidad de pedir un solo euro prestado a entidades financieras a razón de los 800 millones de euros que necesita cada año para cubrir todos los gastos de cada ejercicio. Afortunadamente, no va a ser necesario esperar tanto tiempo, porque tanto la movilidad como la actividad turística se van a recuperar de forma paulatina en breve, una vez que están en marcha las campañas de vacunación, pero es bueno que sepamos que tiene ese colchón de cuatro años de aguante. Y tercero: 12 000 empleos en riesgo que existen en las tiendas de la red de aeropuertos; 12 000 puestos de trabajo, 12 000 familias que dependen de esos salarios, 12 000 personas que nos atienden en las tiendas, en los establecimientos comerciales y en las cafeterías de nuestra red de aeropuertos y que además son, en muchas ocasiones, la primera o la última cara que siempre con una sonrisa recibe o despide a las decenas de millones de visitantes extranjeros que nos han visitado hasta la fecha y que, sin duda, nos van a volver a visitar en breve. Esos tres datos son el punto de partida: 3200 millones de euros en los bancos, cuatro años de capacidad de aguante y 12 000 empleos en serio riesgo de perderse, tal y como viene denunciando de forma sistemática y continua la Asociación Española de Operadores Comerciales de Aeropuertos.

A esta situación se ha llegado por una razón muy sencilla; indudablemente, a causa de la pandemia y la inactividad que ha provocado, lo que ha dado lugar a que el volumen de ventas de estos negocios haya disminuido hasta un 90 %, recibiendo como única contraprestación la oferta de AENA de bajar los alquileres hasta un máximo del 50 %, y además, dando para ello excusas verdaderamente pueriles, como el hecho de que no han recibido ayudas estatales, como si la necesitaran con esos multimillonarios ahorros, o que se debe a sus accionistas en primer lugar. Pues no, señorías, una y mil veces no. AENA, a quien se debe en primer lugar, y más en las presentes circunstancias, es al pueblo español, que es el propietario del 51 % de su capital social y que, a través del Gobierno, controla la mayoría absoluta de su accionariado.

No es tiempo ahora de repartir jugosos dividendos entre sus inversores, que para eso ya llegará su momento. Ahora lo que toca es defender el interés general, defender el empleo y defender esos 12 000 puestos de trabajo, y lo decimos además plenamente convencidos, porque es una cuestión

de mera voluntad política. Basta con actuar en una posición de buena fe, que es lo que tiene que hacer el Gobierno. En una situación de emergencia social como la que estamos viviendo, el Gobierno con quien tiene que estar en primer lugar es con la gente y no con el capital; de ahí que promovamos esta moción, de ahí que le pidamos el apoyo a la Cámara para que, mediante el texto consensuado que hemos presentado, lleguemos al convencimiento de que el Gobierno debe forzar a través de AENA una renegociación de esos alquileres, facilitar a sus inquilinos que puedan seguir adelante con sus negocios y sus actividades económicas y, sobre todo, de esa forma garantizar esos 12 000 empleos que son tan necesarios.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.
Senador Bonet, usted cierra el turno de portavoces.

El señor BONET BONET: Muchas gracias, señor presidente.

Cierro el turno y ciertamente la comisión; una comisión curiosa en la que hemos oído hablar de Murcia y de Madrid, que ya sabemos que Madrid es España y España es Madrid y que las decisiones de Madrid son muy importantes para España, etcétera. Hemos oído hablar de todo, y me permitirán que yo no entre en estos debates, pero, ya que hemos empezado hablando de filosofía, voy a dejar, para que conste, una reflexión de un filósofo hispanorromano, Lucio Anneo Séneca, que dejó escrito que lo que las leyes no prohíben, puede prohibirlo la honestidad, y yo creo que eso sería muy de aplicación en alguna comunidad autónoma durante estos días. *(Aplausos)*.

Plantean una moción partiendo de la situación provocada por la pandemia, como no puede ser de otra manera, y por esa reducción drástica del tráfico aéreo. Ciertamente, los inquilinos de las tiendas de los aeropuertos han sido muy perjudicados por esta. Ante esta crisis provocada por la pandemia, hemos visto cómo las diferentes administraciones a todos los niveles, en la medida de sus posibilidades, el Gobierno de España, los gobiernos autonómicos o incluso la Administración Local, han tomado medidas.

La moción viene a culpabilizar la actitud de AENA o a responsabilizarla de esta situación. Pero, ¿qué ha hecho AENA, esa empresa semiprivatizada, y no por el Gobierno actual? La exposición de motivos reconoce que AENA hace una propuesta recordando la caída de ventas, pero olvida algunos detalles de esta propuesta que hace la empresa y la aceptación que ha tenido entre los afectados. La propuesta que hace AENA viene motivada por las circunstancias excepcionales del momento; una propuesta que se hace de acuerdo con la evolución de la actividad comercial y el marco legal, y ello nos lleva a mencionar el Real Decreto Ley 35/2020, de 24 de diciembre, de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, hostelería y comercio y en materia tributaria. Y amparados en las medidas referidas al reequilibrio de contratos de arrendamientos comerciales, AENA ofrece adaptar la renta mínima garantizada anual según el siguiente criterio, que creo que conviene que se conozca: en el periodo de 15 de marzo a 20 de junio de 2020, que recordarán que es la vigencia del primer estado de alarma, una reducción del 100 % de la renta; del 21 de junio al 24 de octubre, que es el periodo entre los dos estados de alarma, una reducción del 50 %, y desde ese estado de alarma, 25 de octubre hasta el 8 de septiembre de 2021, que incluye el final del segundo estado de alarma y cuatro meses más, se plantea un porcentaje de reducción también del 50 %. Además, y a pesar de que el decreto ley citado se refiere solo a aquellos arrendatarios con mayor dificultades, que pueden ser pymes y autónomos, AENA lo ha ampliado a grandes empresas que operan en los aeropuertos y que tienen, o así se presume, una solidez financiera. AENA hace esta propuesta a sabiendas de que implica una importante caída de ingresos, aproximadamente 800 millones. Pues bien, el 40 % de los operadores comerciales han aceptado la propuesta, 90 conformidades; por tanto, buena parte de los operadores comerciales han llegado a un acuerdo con AENA. Eso también creo que debe constar. Sin embargo, los que han aceptado representa tan solo el 10 % de la masa deudora. ¿Y eso qué quiere decir? Que son los grandes operadores los que prefieren la confrontación a la negociación.

Nosotros en la enmienda que hemos planteado hemos querido poner en valor la negociación y el acuerdo, asumiendo que se tiene que negociar para intentar llegar a ese acuerdo, y además creemos que se tiene que tener en cuenta en el acuerdo que pueda salir de esta comisión y del Senado a los trabajadores. Los arrendatarios son conscientes de que la actividad se recuperará, y de eso tenemos prueba en el hecho de que ninguno de ellos ha pedido la rescisión del contrato. AENA además ha ofrecido aplazamientos para que puedan aguantar la situación hasta finales de 2021.

Consideramos que es mejor llegar a un acuerdo para la recuperación de la actividad y la reapertura, con la reincorporación de los trabajadores a sus puestos de trabajo. Por eso hemos planteado la enmienda, que nos han aceptado, y hemos llegado a un acuerdo que considero positivo para todos los afectados.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 174

18 de marzo de 2021

Pág. 32

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.
Pasamos a la votación de la moción, incluyendo la aceptación de la enmienda presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor: 25.

El señor PRESIDENTE: Se aprueba por unanimidad.
Muchas gracias. Se levanta la sesión. Les deseo una feliz vuelta a casa a los que se vayan.

Eran las dieciocho horas y treinta y cinco minutos.