



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES

# SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 207

6 de mayo de 2021

Pág. 1

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ FERNÁNDEZ BLANCO

Sesión celebrada el jueves, 6 de mayo de 2021

### ORDEN DEL DÍA

#### Debatir

- Moción por la que se manifiesta el agradecimiento y reconocimiento a los trabajadores del sector del transporte y la logística por su dedicación durante la pandemia de COVID-19.  
(Núm. exp. 661/000402)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con la suspensión de lanzamientos por impago de la hipoteca y desahucios durante la crisis derivada de la pandemia por COVID-19.  
(Núm. exp. 661/000511)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI, CATALUNYA EN COMÚ PODEM Y AGRUPACIÓN SOCIALISTA GOMERA)
- Moción por la que se insta al Gobierno a incluir en los Presupuestos Generales del Estado para 2021 una partida que recoja cada una de las infraestructuras previstas para el Corredor Atlántico.  
(Núm. exp. 661/000721)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a impulsar una estrategia de mejora de los procesos aeroportuarios mediante el empleo de nuevas tecnologías innovadoras y soluciones digitales.  
(Núm. exp. 661/000793)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a no llevar a la práctica su propuesta de cobrar peajes por circular por las autovías españolas.  
(Núm. exp. 661/001048)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a la aplicación de determinadas bonificaciones al transporte de mercancías con origen o destino en las Illes Balears en el marco de su régimen especial.  
(Núm. exp. 661/001053)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 207

6 de mayo de 2021

Pág. 2

*Se abre la sesión a las once horas y treinta y cinco minutos.*

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

El letrado va a comprobar las sustituciones.

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

El señor PRESIDENTE: A continuación, procede aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el 8 de abril de 2021.

¿Se puede aprobar por asentimiento? (*Asentimiento*). Queda aprobada.

Antes de empezar con el debate de las mociones, quiero decirles que votaremos al finalizar el debate de todas ellas, nunca antes de las 13:30, siendo optimistas.

También les recuerdo que los tiempos son de cuatro minutos para la defensa de cada una de las mociones, de un minuto para la defensa de cada enmienda, de dos minutos para la posición del proponente sobre las enmiendas y de cuatro minutos para cada portavoz en el turno de portavoces.

## DEBATIR

— MOCIÓN POR LA QUE SE MANIFIESTA EL AGRADECIMIENTO Y RECONOCIMIENTO A LOS TRABAJADORES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA POR SU DEDICACIÓN DURANTE LA PANDEMIA DE COVID-19.

(Núm. exp. 661/000402)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Por lo tanto, empezamos con la primera moción, por la que se manifiesta el agradecimiento y reconocimiento a los trabajadores del sector del transporte y la logística por su dedicación durante la pandemia de COVID-19, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra su portavoz, el senador Morales Quesada.

El señor MORALES QUESADA: Muchas gracias, presidente. Buenos días a todos y a todas.

El Grupo Parlamentario Socialista en el Senado ha querido presentar esta moción de agradecimiento a todos los trabajadores y trabajadoras del sector del transporte y la logística porque considera que esta Cámara, a través de la Comisión de Transportes, debe hacer un reconocimiento público a su esfuerzo y sacrificio personal durante el último año y medio en una situación de especial riesgo y dificultad, como la vivida tras el decreto del estado de alarma en nuestro país. Aquel 14 de marzo de 2020, una fecha que sin duda todos llevaremos impresa en nuestra memoria, el Gobierno de España decide activar este instrumento con el objetivo de proteger la salud y seguridad de los ciudadanos, contener la progresión de la enfermedad provocada por la COVID-19 y reforzar el sistema de salud pública, una decisión muy difícil, pero necesaria; difícil, porque suponía, entre otras medidas, reducir la movilidad hasta mínimos impensables excepto para aquellas personas que desempeñasen labores indispensables para el funcionamiento de los servicios públicos esenciales.

A pesar del miedo y de la incertidumbre, los trabajadores y trabajadoras del sector del transporte de viajeros y de mercancías garantizaron en todo momento, tanto el abastecimiento de bienes y el suministro de servicios básicos, como la movilidad de aquellas personas cuya actividad nunca cesó y que trabajaron incansablemente para garantizar nuestra salud, seguridad y bienestar. Ellos y ellas ya estaban ahí antes de que la crisis de la COVID-19 sacudiera nuestras vidas y ahora es cuando nos hemos dado cuenta del valor real de su trabajo, que es clave para tantos aspectos de nuestra vida; hombres y mujeres que han dejado a un lado sus miedos y continúan dando lo mejor de sí mismos para que la ciudadanía esté abastecida con todos los productos que precisa en su día a día.

En muchos momentos del confinamiento el reparto de una última milla hizo posible el suministro a tiendas de alimentación, farmacias y hospitales. Los servicios logísticos de entrega domiciliaria redoblaron sus esfuerzos para hacer accesibles productos a la población de riesgo y contribuir así a que se redujeran los movimientos de la población. Sin duda, todas y todos ellos son héroes y heroínas anónimos que merecen nuestro reconocimiento y agradecimiento porque sin su entrega no hubiese sido posible. En todo momento han garantizado con su esfuerzo y sacrificio personal, en condiciones de especial dificultad, el mantenimiento del transporte y el suministro de medicamentos y material sanitario a hospitales y farmacias,

el abastecimiento alimentario desde el origen hasta los establecimientos comerciales de venta al consumidor, incluyendo almacenes, centros logísticos y mercados en destino, el abastecimiento de materias primas y otros productos destinados a la elaboración o producción de alimentos, así como la entrega de productos adquiridos a distancia.

Desde el ministerio de Fomento, como autoridad competente delegada en materia de transportes, movilidad y agenda urbana, durante el estado de alarma se han desarrollado diferentes mecanismos para garantizar la prestación de todos los servicios a la población y atender las necesidades del sector productivo, lo que ha comportado en muchos casos pedir un esfuerzo extraordinario a todas las empresas del sector para que desarrollasen su actividad durante esta pandemia, compaginando su labor con la protección de la salud de sus propios trabajadores y trabajadoras y haciéndolo, además, de forma ejemplar.

Sin duda tenemos que agradecer y reconocer públicamente —no me cabe duda de que con el apoyo de todos los grupos— que la actividad del transporte y la logística ha permitido sostener la continuidad de la cadena de suministros en los sectores esenciales y garantizar el abastecimiento de productos, conectando a empresas con proveedores y clientes, manteniendo importaciones y exportaciones y contribuyendo de esta manera al sostenimiento de la actividad productiva del país. De igual forma, el transporte de viajeros ha permitido que los trabajadores y trabajadoras esenciales pudiesen desplazarse a sus centros de trabajo, a la vez que permitió también repatriar a nuestros conciudadanos repartidos por el mundo. En este punto quiero hacer una mención especial y recordar cómo algunos colectivos, como las asociaciones de taxistas, por ejemplo, ofrecieron sus servicios de forma desinteresada para trasladar de urgencia a aquellos sanitarios o pacientes que lo necesitaron durante los momentos más estrictos del confinamiento.

Quiero concluir esta primera parte agradeciendo y reiterando una vez más la labor de todos los hombres y mujeres del sector del transporte y la logística, tanto de viajeros como de mercancías, y en todos los modos: terrestre, aéreo y marítimo, y animo a todos los grupos a que se sumen de forma unánime a este reconocimiento. Creo que precisamente ha sido en estos momentos de especial adversidad cuando hemos constatado nuestra vulnerabilidad como seres humanos, pero a la vez también se ha puesto de manifiesto nuestra grandeza para hacer realidad ese dicho popular de que la unión hace la fuerza. A veces nuestros principios se ven eclipsados por un individualismo y materialismo imperantes en nuestro día a día, pero, afortunadamente, emergen en momentos difíciles para demostrarnos que sin ellos nuestra vida en sociedad no sería posible o al menos sería más difícil.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

A esta moción se han presentado dos enmiendas: una del Grupo Parlamentario Vasco y una del Grupo Parlamentario Popular.

Para la defensa de la primera enmienda, por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la senadora Vaquero.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

Nosotros hemos presentado esta enmienda, muy sencilla, porque entendemos que el concepto pueblo español lo pueden compartir parte de los grupos políticos que están en esta Cámara, pero no todos en su integridad. Podríamos haberlo sustituido por el de Estado y no se ha hecho. Entendemos que Estado es una palabra que podríamos aceptar todos, que los grupos políticos nos podríamos sentir identificados como tal, porque yo podría hablar de pueblo vasco, ya que para mí pueblo es el pueblo vasco. Por tanto, desde la defensa que hacemos, no nos sentimos identificados, tal y como está redactada, en esos términos. También entendemos que podría haber sido una declaración institucional, y entonces hubiera entrado mejor el concepto de Estado español. Por eso no hemos hecho una sustitución por esa terminología, porque creemos que esta moción quedaría más encuadrada en una declaración institucional simplemente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Para la defensa de la segunda enmienda, del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Yécora Roca.

El señor YÉCORA ROCA: Gracias, presidente.

Con nuestra enmienda deseamos que se hagan extensivos los agradecimientos a los empleadores, porque el sector del transporte no tendría razón de ser sin ellos. Son los que ponen al servicio de sus

trabajadores las últimas tecnologías en movilidad, en vehículos, y los que se molestan en buscar trabajo para que no les falte a sus trabajadores; y, por supuesto, en esta pandemia hacen aún más esfuerzo, si cabe, tanto económico como para suplir las carencias en servicios que, por desgracia, este Gobierno dejó de dar en la primera parte de ella. Así que pido que se modifique ese texto y que realmente, como bien hace suyo el mensaje del Partido Socialista, se intente no dejar a nadie atrás; y los empleadores forman parte de un sector tan importante y esencial como es el del transporte.

Gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Pasamos al turno de aceptación o rechazo de las enmiendas.

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

El señor MORALES QUESADA: Gracias, presidente.

Vamos a aceptar ambas enmiendas, porque por esos mínimos detalles no vamos a dejar de apoyar este reconocimiento al sector del transporte, como se merece en esta comisión. Aceptamos sustituir pueblo español por Estado, no tenemos ningún problema, creo que está todo englobado. Y en cuanto a la postura del Partido Popular, creíamos que estaba recogida en el espíritu de la moción, pero en el sector no solo hay empleadores de grandes empresas, sino también muchos autónomos, como en el sector del taxi o en el pequeño transporte, que creíamos que estaban reconocidos y que es normal que se reconozca. Por lo tanto, como digo, aceptamos ambas enmiendas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señorías.

Pasamos al turno de portavoces.

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

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Señor presidente, señorías, estamos de acuerdo, como no podría ser de otra manera, con el reconocimiento y agradecimiento a los trabajadores del transporte y la logística. Sin embargo, el mejor reconocimiento sería el de dar certidumbre laboral a esos trabajadores. Valoramos su esfuerzo, su dedicación, su responsabilidad y su trabajo. Muchos de esos trabajadores son empleados públicos de carácter temporal, y el mejor reconocimiento es darles una solución justa y legal a su precaria situación laboral.

Votaremos a favor de la moción.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la senadora Santiago Camacho.

La señora SANTIAGO CAMACHO: Gracias, presidente, y buenos días, señorías.

El Grupo Ciudadanos, por supuesto, va a apoyar esta moción porque el sector del transporte merece todo nuestro reconocimiento por haber sido uno de los pilares que mantuvo este país en funcionamiento cuando más lo necesitábamos, en una situación sin precedentes en la historia de nuestro país. Mantuvo nuestros supermercados abastecidos, las farmacias con material suficiente y los hospitales con todo el material que teníamos disponible en unas semanas en las que la incertidumbre y el miedo al virus eran la norma. Miles de mujeres y hombres en nuestro país pusieron por delante los intereses comunes a los suyos.

Los representantes de los ciudadanos tenemos mucho que aprender de la generosidad que impregnó nuestro país durante esos días, en los que encontrábamos, por ejemplo, a taxistas que trasladaban a sanitarios hasta los hospitales, que llevaron a familias a despedirse de algún miembro en sus últimos días, que aseguraron que en ningún momento hubiera desabastecimiento, esos trabajadores del transporte público que garantizaban que los trabajadores esenciales llegaran a su puesto de trabajo. Todos ellos merecen nuestro reconocimiento y agradecimiento en nombre de una ciudadanía que no olvidará nunca lo que hicieron en el momento más difícil que hemos vivido en nuestra historia.

Reitero que votaremos a favor. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista en el Senado Junts per Catalunya-Coalición Canaria/ Partido Nacionalista Canario, tiene la palabra el senador Cleries.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Muchas gracias, presidente.

En Junts per Catalunya daremos apoyo a este reconocimiento y agradecimiento a los trabajadores del sector del transporte, especialmente habiéndose recogido la enmienda del Grupo Vasco, con la que nos sentimos más cómodos. También creemos que la enmienda del Grupo Popular mejora el texto al recoger a los empleadores del sector del transporte. Por tanto, es una buena moción promovida por el Grupo Socialista, que ha quedado mejorada, por lo que, como digo, nuestro grupo le dará apoyo.

Muchas 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. Buenos días señorías.

En el mismo sentido, también el Grupo Izquierda Confederal y todos los partidos que formamos parte de él darán apoyo a esta moción, que podría perfectamente haber sido una declaración institucional, si pudiéramos formularla, sin ningún problema porque creo que recoge el sentir unánime de los representantes de la ciudadanía, de los senadores y senadoras, respecto a los trabajadores del sector del transporte tanto de mercancías como de personas. Efectivamente, durante la pandemia han cumplido un papel fundamental en el contexto de la crisis sanitaria y han contribuido a mantener un clima de tranquilidad en una sociedad que durante meses ha estado expuesta a situaciones inéditas con un enorme coste colectivo.

Aparte de agradecer absolutamente ese trabajo, queremos también poner un poquito el foco, siquiera en este momento, en las condiciones laborales del sector, en el modelo de relaciones laborales que queremos en el sector del transporte. Eso nos obligaría a posicionarnos y a que cada uno de nosotros explicara cómo entiende esta situación. Sabemos que el sector del transporte reúne a trabajadores normalmente precarios, con alta temporalidad y estacionalidad y, por tanto, muy vulnerables; y necesitan reformas, marcos legales de confianza. Y en este caso la derogación de algunos aspectos de la reforma laboral del Gobierno del Partido Popular beneficiaría al colectivo de trabajadores y trabajadoras del sector del transporte.

La aparición de las VTC también ha supuesto una seria amenaza para los trabajadores tradicionales del sector, pero además ha producido el efecto de uberización de la economía y de las relaciones laborales. Ser *rider*, falso autónomo, no tener vacaciones ni nómina ni certezas de futuro no es el modelo que nosotros queremos para los trabajadores y trabajadoras del sector del transporte. Queríamos decir eso, además de agradecer el trabajo que han prestado durante todo este tiempo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

No tengo muchas más cosas que añadir, pero, aprovechando la exposición de motivos de la moción, en la que se dice que la declaración del estado de alarma está resultando esencial para contener la propagación de la enfermedad y mitigar los efectos de la pandemia, quiero manifestar que desde que se redacta esta moción, en junio, los datos que tenemos sobre la incidencia acumulada no han variado mucho y en algunos casos incluso han empeorado. Y ya veremos en qué quedan el paraguas y la seguridad jurídica que nos ofrecía el estado de alarma de aquí en adelante. No lo he podido evitar y lo he querido traer a colación, ya que la exposición de motivos me lo ha permitido.

Hay que reconocer y agradecer —evidentemente, así lo hacemos— el trabajo de los y las trabajadoras del transporte público y la logística y también de los empleadores, del trabajo que están realizando, hoy con más medios que al inicio de la pandemia y con más conocimiento sobre cómo se tienen que tomar esas medidas. Están más preparados y preparadas para hacer frente a la situación, pero es una situación dura en la que el transporte también ha tenido muchísimas pérdidas.

Y no quiero desaprovechar la ocasión para solidarizarme y denunciar los ataques que están sufriendo algunas personas, conductores y conductoras de autobuses, a la hora de recriminar a aquellos que no llevan mascarilla al acceder a esos autobuses, como ha ocurrido hace dos días en una línea de Bizkaibus. También están haciendo una labor social que muchas veces no se ve reconocida. Por tanto, insisto en denunciar ese tipo de ataques y solidarizarme con esas personas.

Muchas gracias.



El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Como no podría ser de otra forma, nos sumamos al reconocimiento y también al agradecimiento a los profesionales y las profesionales del sector del transporte, un sector de trabajadores esenciales que han desarrollado una labor indispensable en un contexto complicado de pandemia. Añadimos que a este reconocimiento simbólico que vamos a hacer hoy en esta comisión deberían sumarse algunas medidas efectivas que cambien la situación, que mejoren la situación de esos profesionales a la hora de desempeñar su trabajo, garantizando, por ejemplo, condiciones laborales dignas. Se ha mencionado aquí la necesidad de la derogación de la reforma laboral, que nuestro grupo ha puesto sobre la mesa en múltiples ocasiones. Además, hacer cumplir la ley en materia de protección de los derechos sociales y laborales de los trabajadores y las trabajadoras del sector de los transportes, así como dotar las plantillas como corresponde, más aún en el sector público.

Saben que en esta comisión en múltiples ocasiones hemos mencionado la situación de los maquinistas de tren de Renfe en Cataluña, que dejan trenes parados cuando enferman o tienen que ausentarse de su trabajo por una mala planificación de las plantillas, y a los que no se les puede sustituir. También podemos reforzar y reconocer la labor de los trabajadores del transporte poniendo el foco en las mujeres, en el 22 % de mujeres que realiza su labor en este sector, un sector muy masculinizado, que ocupa a un 78 % de hombres. Por tanto, hay que dar visibilidad a esas mujeres y sus carreras en el sector de los transportes y promover el equilibrio de género en este sector, además de garantizar que en un contexto complicado de pandemia esos trabajadores y trabajadoras puedan realizar su labor con toda seguridad con un protocolo de actuación que garantice, como digo, su seguridad en el ejercicio de su trabajo en el sector de los transportes.

Por todo ello y mucho más vamos a votar a favor, siendo conscientes de que este es un gesto, un paso simbólico para reconocer la tarea de todos estos trabajadores, pero que hay muchas más medidas que pueden debatirse en esta comisión para hacer efectivo ese reconocimiento.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Yécora Roca.

El señor YÉCORA ROCA: Gracias, presidente.

Señorías, estamos ante otra moción trampa o, como se dice en la jerga culinaria, ante un trampantojo del PSOE, otra moción de buenas palabras pero de pocos hechos. Es una moción que llega para agradecer el servicio prestado por un servicio esencial durante la pandemia, pero yo diría que no solo es un servicio esencial durante la pandemia, sino siempre. Ustedes traen esta moción para que todos los grupos votemos a favor, y lo conseguirán, pero no será porque ustedes hayan estado al lado del sector; la traen porque saben que día tras día siguen dando la espalda a un sector que está pasándolo mal, y necesitan excusarse, como decía al principio, en las buenas palabras. ¿Dónde estaban ustedes cuando veíamos a transportistas que llevaban más de una semana sin poderse duchar? Díganme dónde estaban cuando no se les permitía comer ni dormir con todo cerrado. Sencillamente ustedes no estaban, como nos tienen acostumbrados a los españoles. Los gobiernos del progreso, los de izquierdas, siempre que están en la oposición o en campaña tratan de vender que bajarán los impuestos, que estarán con las clases trabajadoras. Bla, bla, bla; todo mentira. A ver si lo entienden: sacan ayudas por 7000 millones de euros para las consecuencias del COVID-19 y dejan fuera al sector del transporte de mercancías, sector que en su mayoría cumple con los requisitos para recibirlas. ¿O ustedes creen que todos transportaban papel higiénico, que se agotaba día tras día en los supermercados? ¿Qué me dicen del transporte de vehículos, del transporte de obras de arte, de mudanzas? Esto solo demuestra que ustedes se ponen de espaldas a la realidad. Por cierto, son empresas que se quedan sin ayudas, pero muchas siguen adelante con el aumento del 74 % de impagados, como así aparece en el informe sobre morosidad del estudio de plazos de pago en España del 2020 de la Plataforma Multisectorial contra la Morosidad. Desde que gobiernan con el señor Pedro Sánchez al frente sube el paro; las ayudas no llegan ni a trabajadores ni a empresas; recortan libertades con estados de alarma que eran obligatorios y ahora no lo son ante el cierre de comunidades autónomas; aumenta el déficit; y ni veinticuatro horas después de terminar la campaña de Madrid anuncian nuevos impuestos, impuestos que díganme ustedes si afectan o no a los transportistas. A los que hoy aquí les agradecemos su labor durante la pandemia ustedes no tienen mejor forma de agradecerse que poniendo

encima de la mesa nuevos impuestos, que sin duda les volverán a rascar el bolsillo para dejar de ser competitivos, para mermar aún más, si cabe, las posibilidades de realizar inversiones y que terminarán con el cierre de empresas, con lo que, por cierto, se verán afectadas las clases que ustedes dicen defender: las trabajadoras. Los nuevos impuestos al diésel, a la matriculación de vehículos más contaminantes y los peajes en las carreteras, que ya no solo son en las vías de alta capacidad, sino en todas, lastrarán a este sector maltrecho. Esto es como *El cuento de la lechera*: ustedes calculan que van a recaudar miles de millones y los españoles sabemos que se van a perder miles de empleos.

Vuelvo a repetir que votaremos sí a los agradecimientos a un sector que lo merece.  
Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

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

El señor MORALES QUESADA: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer a todos los grupos sus palabras y que se hayan sumado a este reconocimiento. En esta segunda intervención como portavoz de transportes del Grupo Parlamentario Socialista me gustaría destacar de forma particular el trabajo realizado por todas las personas que forman parte de las dos entidades estatales Renfe y AENA. Renfe ha contribuido a garantizar la movilidad, tanto en los trayectos de largo recorrido, larga distancia y AVE, como en el transporte de proximidad, cercanías y media distancia, para permitir a los usuarios —especialmente a los trabajadores esenciales— los traslados para acudir a sus puestos de trabajo. Renfe ha mantenido y sigue manteniendo una oferta de servicios muy por encima de la demandada por los viajeros, que se ha visto muy condicionada por la situación sanitaria y las restricciones a la movilidad que se han ido fijando por parte de las autoridades sanitarias. Especialmente significativo ha sido el esfuerzo para mantener la actividad de los núcleos de cercanías, que han contado prácticamente con el cien por cien de la oferta anterior a la pandemia a pesar del drástico descenso de la demanda. Esto ha permitido que desde el 14 de marzo del pasado año hasta finalizar 2020 más de 143 millones de viajeros utilizaran estos servicios a través de cerca de un millón de circulaciones durante ese periodo en los distintos núcleos de cercanías. En el caso de los aeropuertos de la red de AENA, estos tienen la consideración de infraestructuras de interés general y, por consiguiente, han mantenido un grado de actividad, a pesar de la pandemia, que ha garantizado no solo el servicio a la aviación comercial sino también a otros tipos de aviación, como la carga aérea, vuelos de emergencia o el trasplante de órganos, entre otros. Todos los aeropuertos de la red de AENA han permanecido en todo momento a disposición de la sociedad para la operación de todos los vuelos esenciales, garantizando la llegada de material sanitario, así como los vuelos operados para realizar repatriaciones, que facilitaron el retorno de los españoles y la salida de extranjeros no residentes hacia sus países de origen. Durante el periodo del estado de alarma los aeropuertos de la red de AENA operaron cerca de 1340 vuelos esenciales, de ellos, aproximadamente 750 fueron de repatriación y retorno y más de 590, de carga, que pudieron facilitar el abastecimiento de material sanitario para hacer frente a la pandemia.

Sin duda, señorías, el sector del transporte y la logística de nuestro país y sus profesionales han dado la talla en el transcurso de toda esta crisis, pero su labor no habría sido igual de no ser por la gestión del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que dirige José Luis Ábalos, y el esfuerzo realizado para articular y flexibilizar, bajo amparo legal, las condiciones de trabajo del sector. El ministerio garantizó —a través de diferentes resoluciones y disposiciones extraordinarias— que los profesionales del transporte pudieran acceder a servicios básicos de manutención, alojamiento y aseo en una situación de paralización completa de la actividad no esencial. De esta forma, se declararon como servicios esenciales más de 300 alojamientos turísticos repartidos por todas las comunidades autónomas para acoger a trabajadores de servicios básicos, como profesionales sanitarios, transportistas y miembros de los cuerpos de seguridad, entre otros colectivos. El ministerio también desarrolló las normas necesarias para que la prestación de su trabajo fuese cien por cien segura, imponiendo distancias mínimas entre los trabajadores y trabajadoras del transporte y los viajeros, así como adquiriendo y distribuyendo mascarillas de protección entre los profesionales del sector. El departamento del ministro Ábalos veló por el cumplimiento de estas medidas en el ámbito internacional para garantizar los tráficos internacionales y, por otro lado, para defender ante la Unión Europea la aprobación de paquetes de ayudas específicos que permitiesen a los Estados miembros financiar medidas extraordinarias de apoyo económico al sector y a su personal. Sin duda este último año y medio ha sido una muestra de lo importante que es contar con ejecutivos progresistas para mantener una firme defensa de los servicios públicos esenciales y en especial de todos sus trabajadores y trabajadoras.

La crisis de la COVID-19 ha evidenciado cómo una política progresista es clave para dar una respuesta adecuada a la ciudadanía y en especial a los más débiles.

Me gustaría cerrar esta intervención con una reflexión. Esta crisis nos ha hecho valorar enormemente los servicios públicos esenciales y a sus trabajadores y trabajadoras y reafirmarnos en la defensa férrea de los servicios públicos de calidad, esos que durante años fueron marca España y que algunos partidos intentaron desdibujar por criterios de mercado.

Ante la petición de varios portavoces, si la Mesa lo considera y es posible, el Grupo Socialista no tiene inconveniente en que esto sea registrado como una declaración institucional. Repito que no tenemos mayor inconveniente si así lo consideran y se puede hacer.

Por último, me gustaría decirle al Partido Popular que la campaña de Madrid ya acabó, que las elecciones han pasado. Yo sé que ellos siguen dentro de la euforia, pero que no mientan: los alojamientos se abrieron desde el minuto uno, se mapearon hoteles y zonas donde esos profesionales que estaban en la carretera podían comer, y nadie se quedó tirado y a nadie hemos dejado atrás.

Gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias señoría.  
La declaración institucional ya no procede.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS EN RELACIÓN CON LA SUSPENSIÓN DE LANZAMIENTOS POR IMPAGO DE LA HIPOTECA Y DESAHUCIOS DURANTE LA CRISIS DERIVADA DE LA PANDEMIA POR COVID-19.

(Núm. exp. 661/000511)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI, CATALUNYA EN COMÚ PODEM Y AGRUPACIÓN SOCIALISTA GOMERA)

El señor PRESIDENTE: Una vez debatida la primera moción, pasamos a la segunda, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con la suspensión de lanzamientos por impago de la hipoteca y desahucios durante la crisis derivada de la pandemia de COVID-19, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Izquierda Confederal.

Se ha presentado una enmienda del Grupo Popular.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra su portavoz, la senadora González Modino.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

El contexto de esta moción es de finales del verano del año pasado, cuando parecía que la primera ola nos había permitido un cierto respiro y que la situación de la crisis sanitaria, de la pandemia, iba a mejorar. Bien, aun en ese contexto se seguían produciendo desahucios y lanzamientos de personas de sus viviendas por impago de las hipotecas. Lo viví y comprobé personalmente, y cuando volví a mi casa después de estar allí pensé que algo había que hacer; y lo que se me ocurrió que estaba a mi alcance era presentar una iniciativa en la Cámara legislativa del Senado.

La anterior crisis financiera, la crisis del 2008, que estalló con la burbuja inmobiliaria —cuando unos confunden los derechos con el negocio y el derecho a la vivienda con el negocio de vender viviendas o de especular incluso con el precio del suelo—, se ha solapado sin solución de continuidad con la crisis actual, con la crisis económica que está adherida a la crisis sanitaria y que no sabemos cuánto va a durar y qué efectos serán los definitivos, aunque los que ya percibimos son durísimos para una mayoría social importante, considerable.

La suspensión de desahucios y lanzamientos, que estaba anunciada en el Real Decreto ley 11/2020, de 31 de marzo, nos parecía insuficiente, y es que, como he dicho, en el mes de septiembre estuve presenciando e intentando evitar un lanzamiento. Ese era el motivo para presentar esta moción, en la que pedimos, como sus señorías han podido comprobar, un compromiso por parte de las entidades bancarias, por parte de las instituciones, para paliar en la ciudadanía más vulnerable los efectos de castigo que está teniendo la crisis económica continuada, insisto, de la anterior crisis financiera. Entendemos que las entidades bancarias no han actuado con la responsabilidad social que se les presupone o que se les exigiría en estos tiempos de enormes dificultades para las mayorías sociales. Entendemos que las instituciones deben preservar de una vez por todas el derecho constitucional a la vivienda. Cada vez que en el Senado he tenido ocasión de hablar de este tema hemos hablado siempre del derecho a la propiedad, a iniciativa



del Partido Popular. Yo no niego el derecho a la propiedad, faltaría más, ni de lejos; me parece que no está en riesgo y está reconocido en nuestra Constitución. Pero hay un derecho fundamental, el derecho a la vivienda, que está en riesgo, y la ciudadanía tiene enormes dificultades para que pueda ser ejercido. Eso nos motivó a traer esta moción, que contiene hasta diez medidas. Puedo entender, porque intuyo lo que me van a responder después, que algunas de ellas se han corregido con otras decisiones que ha tomado el Gobierno. Puedo entender también que este catálogo es muy extenso y que probablemente debería ser una ley de vivienda la que recogiera la mayoría de estas cosas. Yo no tengo en mi mano hacer una ley, si lo tuviera probablemente lo haría en este sentido, pero por lo menos quería dejar expresado el sentido político, cómo entendemos en los grupos de la izquierda territorial el problema de la vivienda.

Hemos puesto todas las cautelas posibles. Por ejemplo, la paralización efectiva de desahucios y lanzamientos por impago de hipotecas de la primera vivienda de familias en situación de vulnerabilidad acreditada. Creo que más preciso no se puede ser para acotar, o al menos priorizar, las decisiones que se han de tomar respecto de las personas en mayor grado de vulnerabilidad. Hemos incluido también temas que tenían que ver con el alquiler social, sobre todo en las viviendas propiedad de las entidades bancarias. Que los planes de ayuda de las instituciones —de la Administración General del Estado, las autonómicas, e incluso las locales— para los alquileres de vivienda habitual se prorroguen hasta el final de la crisis económica adherida a la crisis sanitaria. Se contempla la ayuda al pago del alquiler de las personas que tienen una vivienda de titularidad pública y con vulnerabilidad sobrevenida. Y poner en marcha las iniciativas legislativas correspondientes para impedir la privatización de la vivienda pública en el conjunto del Estado, con respeto absoluto a la capacidad que tienen los gobiernos autonómicos; pero vender vivienda pública a fondos buitres me parece que debería ser ilegal directamente. En ese sentido va también la iniciativa. Asimismo, se propone obligar a las entidades financieras a revelar a los usuarios si la entidad con la que suscribieron un crédito hipotecario sobre su vivienda ha sido cedida a un fondo de titulización. En fin, es un catálogo de medidas ambicioso, con una evidente preocupación social y priorizando los problemas de vulnerabilidad sobrevenida a raíz de la crisis sanitaria y de la crisis económica que va adherida a ella.

Ese es el objetivo de esta moción, señor presidente, que sometemos a su consideración, señorías.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, para la defensa de la enmienda, tiene la palabra el senador Rollán Ojeda.

El señor ROLLÁN OJEDA: Gracias, señor presidente.

Senadora González, no dudo del buen ánimo de la presentación de esta iniciativa, pero no la compartimos, y por esa razón hemos presentado una enmienda de sustitución, porque lo que pretendemos es que sea el Gobierno de la nación quien asuma su responsabilidad, quien asuma sus actos y, por lo tanto, quien sea el que haga frente a ese pago, a ese coste, tanto económico como social. Ustedes en esta iniciativa vienen a hacer un *totum revolutum* en el que, por una parte, identifican, o al menos no dicen lo contrario, que aquellas personas que están viviendo bajo un techo aunque sea bajo el fenómeno de la okupación y puedan crear conflictos en el vecindario no puedan ser desahuciados. Hablan también de cuestiones de derecho. Interfieren en la libre economía. Y, cómo no, pretenden también efectuar algo tan tradicional en ustedes como es el acoso y derribo a la banca, que, entre otras cosas, tiene a los pequeños ahorradores, a las familias que realizan ese ahorro con mucho esfuerzo en su día a día. Por lo tanto, hemos presentado esa enmienda de sustitución, al objeto de que sea más justa y ecuánime.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

En turno de aceptación o rechazo de la enmienda, tiene la palabra la senadora González Modino.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Evidentemente, no la podemos aceptar porque supone un enfoque radicalmente diferente al que nosotros planteamos, entendiendo que su postura de libre mercado y de esa libertad para morir de hambre cuando sea menester no casa en absoluto con el planteamiento que nosotros hacemos.

No podemos aceptar la enmienda, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

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

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Gracias, presidente.

Señorías, entendemos y respetamos, como no podría ser de otra forma, la iniciativa, sin duda con muy buena intención. Sin embargo, no la vamos a poder apoyar. Desde nuestro punto de vista, la seguridad jurídica exige certeza, y esta se consigue con la normativa vigente —por supuesto, se puede modificar y mejorar—, que es suficientemente garantista. Por lo tanto, entendiendo perfectamente el problema y que hay que avanzar en una solución al gran problema de la vivienda, creemos que la normativa actual garantiza los derechos, independientemente, repito, de que se pueda mejorar. No podemos cargar las tintas sobre sectores a través de un intervencionismo excesivo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la senadora Santiago Camacho.

La señora SANTIAGO CAMACHO: Gracias, presidente.

Debatimos una moción en la que de nuevo volvemos a tratar el tema de los desahucios con buena voluntad, desde luego, pero sin entender, desde nuestro punto de vista, el derecho a la propiedad.

Señorías, se trata en definitiva de traer medidas. ¿Para quién? Para todas aquellas familias en situación de vulnerabilidad que están sufriendo esta problemática. Desde luego nos tendrían a su lado como cuando se convalidaron los reales decretos leyes que evitaron el desahucio de las familias que, como consecuencia de la crisis, no pudieron pagar el alquiler o el crédito hipotecario. Sin embargo, donde no nos van a poder encontrar es en cuestiones ideológicas que siempre impregnan estas iniciativas. No se puede proceder a la demonización de un sector como el financiero, que cumple una labor fundamental en la economía otorgando créditos hipotecarios, créditos para la mejora de la habitabilidad de la vivienda y otro tipo de servicios esenciales en el mercado inmobiliario. La regulación establece ciertas prevenciones en respuesta al abuso de su posición en el mercado, sin duda muchas de ellas mejorables, como la negociación en caso de insolvencia de persona física. Sin embargo, esto no justifica que introduzcamos inseguridad jurídica como la que se propone en esta iniciativa, que reduciría el crédito de forma significativa, fundamental para el funcionamiento de la economía.

Siempre nos van a encontrar para ofrecer soluciones habitacionales desde el sector público a las familias en situación de vulnerabilidad, pero la solución no es poner palos en las ruedas en el sector de la vivienda libre, sino construir un verdadero sector de vivienda pública con un parque suficientemente amplio y a unos precios vinculados a la renta que garanticen que todas las familias que lo necesiten puedan acceder a esos recursos habitacionales. No rompamos algo pensando que solucionará el problema de la vivienda para colectivos vulnerables, porque el problema no está donde usted apunta, sino en un papel marginal y mal ejecutado del sector público en materia de vivienda social.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Muchas gracias, presidente.

Junts per Catalunya quiere hacer constar que en todo el tema de vivienda partimos de una problemática, y es que el mismo Estado español no ha asumido, por ejemplo, en el caso de Cataluña, que el Govern de la Generalitat tiene competencias exclusivas en materia de vivienda según el Estatuto de Autonomía y, por tanto, dentro del marco, que tanto les emociona, constitucional. En cambio, ha habido y hay constantes interferencias, en muchos casos promovidas por grupos que están representados en el Senado, a través del Tribunal Constitucional, anulando artículos de decretos ley, de la legislación que va desplegando la Generalitat para proteger a las familias más vulnerables, especialmente en esta situación de crisis, de pandemia. El Gobierno de la Generalitat ha alargado plazos para hacer frente a los alquileres y a las hipotecas de las familias que están en situación de dificultad para que no haya desahucios. Por tanto, en este tema siempre nos encontramos, como en otros, con que el mismo Gobierno del Estado y las formaciones políticas nacionalistas españolas no respetan el marco constitucional que son y forman los estatutos de autonomía, y concretamente el Estatuto de Cataluña. Quiero aprovechar esta moción para denunciarlo, porque esta situación deja en indefensión, no al Gobierno de Cataluña, sino a las familias vulnerables que protege la legislación catalana desde sus propias competencias, reconocidas estatutariamente.

Así pues, esta moción nos parece adecuada y, dentro del respeto competencial, le vamos a dar apoyo porque este es un tema grave que están sufriendo muchas familias y personas y al que es necesario poner

remedio. Y todo lo que se haga es poco, pero, como digo, con el respeto al marco competencial de a quien le corresponda, y competencia exclusiva quiere decir que la comunidad autónoma tiene la competencia para desarrollarlo, sea Cataluña, sea otra del Estado español.

Muchas 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.

Gracias, señorías, por sus intervenciones y el tono de estas. También agradezco el apoyo que anuncia el senador Cleries.

Claro que tengo buena intención. Yo se la presupongo a todos y a todas, pero creo que, aparte de la buena intención, podemos hacer algo más desde la posición que ocupamos en este momento. La mayor inseguridad jurídica es quedarse a la intemperie, sobre todo cuando hay menores a cargo de la familia, y eso es una realidad, por ejemplo, la semana pasada en Cerro-Amate, en Sevilla. Lo que dio origen a esta moción ocurrió el verano del año pasado en Dos Hermanas, pero la semana pasada sucedió, repito, en el barrio de Amate, en Sevilla. Son barrios de gente trabajadora, no estoy hablando en ningún caso de desahucios en barrios con viviendas de otro nivel adquisitivo o de otra estratificación social. Insisto en que la peor inseguridad jurídica es no tener dónde cobijarse, no ya uno mismo, porque siendo personas adultas nos echamos a la espalda lo que sea menester, sino cuando tienes menores a tu cargo. Eso es real y ocurre; como he dicho, la semana pasada en Sevilla, en Amate, luego creo que hay una necesidad urgente de resolver esas situaciones.

Ojalá tengamos la oportunidad de que llegue la ley de vivienda que ha anunciado el ministerio y que la podamos debatir; ahí nos retrataremos todos en nuestras respectivas posiciones ideológicas y de gobierno. Claro que es necesaria, pero el mínimo es impedir los lanzamientos y desahucios como consecuencia de impago de la hipoteca de la primera vivienda y en situaciones de vulnerabilidad acreditada por los servicios sociales de los ayuntamientos o de vulnerabilidad sobrevenida. Más cautela es imposible poner, y esto no tiene nada que ver ni con el libre mercado de la vivienda ni con el beneficio de las entidades financieras, que, por cierto, siempre se van de rositas. En las sucesivas crisis económicas las entidades bancarias siempre salen indemnes. Y no es que nosotros les tengamos manía ni que tenga nada que ver con el ahorro sacrificado de muchas familias, naturalmente, claro que sí, pero en esta crisis se sigue expulsando a familias de sus hogares y ahora también van a expulsar a trabajadores de las entidades financieras en ERE y ERTE. La banca gana siempre, y en cuanto a ponerlo en evidencia ustedes dirán que es una posición ideológica, pero yo creo que es la vida real, y en ese sentido pedíamos también un compromiso a las entidades financieras para atender las consecuencias de la crisis. Y, naturalmente, a todas las administraciones, con un respeto escrupuloso a las competencias de cada una de ellas, empezando por el ministerio, que es a quien nos dirigimos en este nivel de interlocución. Es decir, que se garantice con planes de ayuda el poder minimizar al menos el impacto social y económico de la crisis de la COVID-19 en los alquileres, en las viviendas habituales; que se prorroguen hasta el final de la crisis económica las medidas que ya ha adoptado el Gobierno, que aunque nos siguen pareciendo insuficientes son absolutamente necesarias. Este es el sentido que tiene esta moción.

Y en cuanto a volver a hablar del derecho a la propiedad, me lo ponen muy fácil cada vez que lo mencionan, porque yo hablo de un derecho esencial: el de la vivienda. Si hay un derecho ideológico, puede ser el de la propiedad; el de la vivienda no es ideológico, es un derecho vital. En fin, no pretendo debatir en este momento sobre los modelos económicos de cada uno, sino simplemente paliar las consecuencias de la crisis para las personas más vulnerables. Ese es el objetivo de esta moción.

Disculpen, señorías, si a veces hablo apasionadamente. Quiero agradecerles la atención y la consideración que cada grupo haga sobre esta iniciativa.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias.

Estamos de acuerdo con que la vivienda es una necesidad vital y un derecho. En Euskadi es un derecho subjetivo reconocido por ley desde 2015, es decir, que las personas en este caso con vecindad administrativa en Euskadi tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna, adecuada y accesible. Es un

derecho subjetivo, por lo tanto, los ciudadanos pueden acudir a la vía judicial para reclamarlo, y conlleva una acción pública. Los poderes públicos promoverán las medidas oportunas para hacer frente a este derecho —así lo recoge la ley— desde la colaboración y coordinación entre las diferentes administraciones públicas; es decir, ayuntamientos, Gobierno vasco y demás.

El artículo 8.2 de la Ley de vivienda del País Vasco recoge quiénes son las personas con necesidad de vivienda, a las que se tiene que garantizar por ley la vivienda. Y tienen necesidad de vivienda los que, siendo titulares de vivienda y encontrándose incurso en procedimientos de desahucio, no pueden hacer frente a pagos sin incurrir en riesgo de exclusión social. Es decir, que no se tenga que decidir, en el mejor de los casos, entre comer o pagar el préstamo. De hecho, es el Gobierno vasco quien se pone en contacto con esas personas que solicitan viviendas, reconociéndoles ese derecho. A pesar de este paraguas legal, reconozco que no todo es perfecto, ni mucho menos, y que queda mucho por hacer, y seguramente habrá casos de desahucios a los que hacer frente, pero es un paso muy importante, que, acompañado de más medidas, ayuda a proteger a las personas en mayor situación de vulnerabilidad.

Con la crisis ocasionada por la pandemia se reafirma esta necesidad de contar con una política de vivienda integral en la que las administraciones públicas trabajen de forma coordinada. Es decir, la necesidad de una vivienda digna no surge solamente por razón de la COVID y de los efectos generados por ella, sino que es una necesidad a la que se tiene que hacer frente siempre. Ahora se agudiza, pero repito que es una necesidad a la que hay que hacer frente siempre. Desde antes de la COVID en Euskadi existe un convenio de alerta temprana entre el Poder Judicial, el Gobierno vasco y Eudel para una comunicación constante ante el riesgo de la pérdida de vivienda, pero en lo que verdaderamente entendemos que hay que incidir, además de en las medidas puntuales para hacer frente a las crisis puntuales que se están generando, es en tener un parque suficientemente de vivienda en alquiler y un pacto de política de vivienda. Las políticas de vivienda no surgen de la noche a la mañana, no pueden ser parches para las crisis que se van creando, sino una política de vivienda continuada en el tiempo y con un pacto y un consenso importante en el que, evidentemente, las administraciones implicadas son las que tienen que tirar del carro, pero también con un compromiso social de otras entidades, que también tienen que ser las entidades bancarias.

Nosotros entendemos que las promociones de viviendas públicas tienen que ser en alquiler, no en propiedad, y la ley vasca así lo reconoce. El Gobierno vasco puede ayudar a que se cree vivienda de alquiler a privados, pero lo que no puede hacer es destinar dinero público a vivienda que no sea de alquiler. También tenemos convenios con entidades privadas ya que, como he dicho antes, creemos que es necesario, pero las políticas públicas tienen que ser continuadas en el tiempo, y también en vivienda.

En esta moción se solicita una prórroga mientras dure la crisis económica derivada de la pandemia, eliminando el plazo máximo de suspensión de seis meses posteriores al estado de alarma. Quiero entender que las medidas que ha tomado el Gobierno en el último Consejo de Ministros son de tres meses más, hasta el 9 de noviembre. Entiendo que ese sería más o menos el paraguas legal. Compartimos que la Administración tiene el deber de garantizar a todas las personas una vivienda digna, pero mientras dure la crisis económica derivada de la pandemia es muy indeterminado; es algo indeterminado en el tiempo que no sabemos cómo interpretar. Entendemos que se tiene que dar siempre, no mientras dure la crisis. La vivienda es un derecho que se tiene que ofrecer siempre, pero ¿hasta cuándo se tienen que dar las ayudas? Lo tendríamos que debatir. En varios puntos se repite que será mientras dure la crisis económica. Tampoco queda muy claro el punto 2, relativo a los convenios con las entidades bancarias. ¿De las viviendas que son propiedad de los bancos, de todas, de las públicas? No lo hemos entendido muy bien. No estamos en contra de esos convenios, y en Euskadi existe, por ejemplo, con Kutxabank, que entendemos que también tiene que asumir esa responsabilidad. También estamos de acuerdo con la no privatización de la vivienda pública. Como he dicho antes, consideramos que la promoción de vivienda pública tiene que ser en alquiler. Compartimos el punto 7, referido a la cohesión social, el 8 y el 9. Y en cuanto al punto 10, relativo a la legislación, como ha dicho antes el señor Cleries, hay que entender que el ámbito competencial es diferente y, por lo tanto, habrá que respetar a la hora de legislar los diferentes ámbitos competenciales.

Reconocemos la buena voluntad y los fines que se persiguen con esta moción, aunque existe indeterminación en algunos conceptos. Entendemos que en lo urgente tenemos que tomar las medidas necesarias para hacer frente a esta crisis, pero la vivienda como derecho y su acceso a ella necesitan una política pública integral y continuada en el tiempo; si no, las ayudas son pan para hoy y hambre para mañana.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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



La señora BAILAC ARDANUY: Gracias, presidente.

Lo dijo el relator de Naciones Unidas sobre la extrema pobreza: el Estado español tiene una crisis de vivienda de proporciones inquietantes; especulación, precios descontrolados, poca vivienda social, desahucios. No se ha llevado a cabo ninguna política efectiva para abordar la grave crisis residencial que sufre la ciudadanía. La inacción de las políticas de vivienda ha comportado que hayamos pasado de una burbuja inmobiliaria a una crisis del modelo del alquiler. Tenemos un modelo especulativo en expansión gestionado por fondos internacionales sin ningún valor social. La crisis de la vivienda de alquiler y el mantenimiento de la precariedad laboral están expulsando a decenas de familias cada día de su casa ante la imposibilidad de destinar el 60 % o más de sus ingresos fijos al pago del alquiler.

Por nuestra parte, esperamos que se haga efectivo el compromiso del Gobierno del Estado por una vivienda como derecho y no como mercancía. Ya en el mes de junio planteamos al ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en esta Cámara la necesidad de la suspensión del pago del alquiler para los colectivos más afectados por esta crisis, sobre todo aquellos pisos de bancos y de fondos buitres, acompañando esta medida, evidentemente, con compensaciones para los pequeños propietarios y arrendatarios.

Creemos que hay que dar respuesta a la emergencia habitacional de forma inmediata, poder generar un cambio de modelo a medio plazo y continuar frenando los desahucios. Asimismo, hay que garantizar la oferta de alquiler social en el caso de los grandes tenedores, evitar los desahucios para personas en riesgo de vulnerabilidad y regular de una vez por todas el precio del alquiler, una medida que, como saben, hemos llevado a cabo en Cataluña. Y como cada vez que Cataluña pretende avanzar en derechos sociales, se topa con el Partido Popular, que lo lleva al Tribunal Constitucional, que ni hace ni deja hacer.

Pretendemos aumentar en Cataluña el parque de vivienda pública y seguir garantizando el derecho efectivo a una vivienda digna. Y déjenme mencionar la oportunidad que tenemos en esta Cámara estos días, con la tramitación de la ley de protección integral de la infancia y la adolescencia, para garantizar que en los casos de desahucios donde haya menores de edad, como mencionaba la senadora proponente, los desahucios se efectúen con todas las garantías, proponiendo una solución estable a esas familias para que el núcleo familiar pueda seguir unido tras esa situación traumática, se reciba apoyo psicosocial y, sobre todo, para que esos menores no se vean abocados a esa grave circunstancia durante el transcurso del curso escolar. Estos días tenemos la oportunidad en esta Cámara de garantizar los derechos de la infancia que se ve abocada a sufrir un desahucio. Por tanto, espero que la aprovechemos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

El señor ROLLÁN OJEDA: Gracias, señor presidente.

Quiero manifestar el apoyo de mi grupo, el Grupo Parlamentario Popular, a aquellas familias que están en una situación más desfavorecida. Asimismo, quiero poner en valor que, además de meros espectadores, los gobiernos del Partido Popular actúan de manera decidida para, mientras otros permanecen de brazos cruzados, actuar en consecuencia y aportar soluciones; soluciones como el Plan Vive, de la Comunidad de Madrid, en el que nuestra presidenta, Isabel Díaz Ayuso —que lleva menos tiempo siendo presidenta de la Comunidad de Madrid que el señor Sánchez al frente de La Moncloa—, desde la perspectiva de un modelo de colaboración público-privada, y teniendo en cuenta que a las viviendas del ministerio ni están ni se las espera, ha licitado el primer paquete de 6700 viviendas en régimen de alquiler puro y duro durante todo el periodo, lo que va a permitir a muchas familias acceder a una vivienda de calidad con unos precios muy contenidos. En este sentido, la mejor manera de regular los precios no es desde la figura del intervencionismo, sino garantizando los derechos del inquilino, también del propietario y, sobre todo, y de manera muy importante, incrementar la oferta.

Cuando en Cataluña —y a ello ha hecho referencia la portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya— se llevó a cabo la intervención de los precios, evidentemente, el Partido Popular presentó un recurso de inconstitucionalidad —y algo tendrá que ver que haya sido admitido a trámite—, del mismo modo que un alcalde del Partido Socialista, en concreto, el de San Sebastián de los Reyes, ha presentado un contencioso contra el Plan Vive de la Comunidad de Madrid. Curiosa forma la que tiene el Partido Socialista de contribuir a poner en el mercado viviendas de protección en régimen de alquiler para las familias con menos recursos económicos.

Señorías, el impago de una hipoteca es realmente un efecto, pero no es la causa de la situación de vulnerabilidad. Las situaciones que generan la vulnerabilidad superan a las entidades privadas, y eso es



algo que se omite en la moción. Sinceramente, creo que el proponente de la moción quiere entrar en un conflicto entre el derecho a la vivienda —que defendemos, respetamos y favorecemos— versus el pisoteo al derecho a la propiedad, hacia lo que, por supuesto, manifestamos nuestro más enérgico rechazo.

Las causas de esta situación de vulnerabilidad o la ejecución de las hipotecas provienen principalmente —vamos a hablar abiertamente y a poner las cartas encima de la mesa— de los nefastos efectos, de los efectos perniciosos de las políticas de la izquierda, que cuando entra a gobernar produce un desequilibrio y se reducen las oportunidades, cuya consecuencia es un aminoramiento del poder adquisitivo, cuando en este país —así nos lo hemos concedido mayoritariamente—, en torno a tres de cada cuatro personas o familias decide acceder a la vivienda mediante la figura de la propiedad, circunstancia esta que también es posible y favorable gracias a que tenemos un sistema bancario sólido, que permite y posibilita dotar de los recursos económicos suficientes al 99 % de las familias normales, que tenemos que acceder a un crédito hipotecario para poder adquirir una vivienda.

Por lo tanto, es una imperiosa necesidad el que quien ha provocado el principal problema —y esta situación que estamos viviendo tiene nombre y apellido, Pedro Sánchez y el Partido Socialista Obrero Español— sea quien asuma la responsabilidad y que no delegue en paganinis, en terceros, en pequeños propietarios, en ahorradores, comunidades autónomas o ayuntamientos el coste económico y el coste social que está teniendo la situación de la vulnerabilidad en general y, de manera muy particular, en lo que se refiere a esa necesidad imperiosa, a ese derecho a la vivienda. Por lo tanto, no podemos apoyar esta iniciativa. Por supuesto, no dudamos en absoluto de su buena voluntad; lo único que ocurre es que las consecuencias de la buena voluntad de la izquierda, generalmente, se traducen en paro, pobreza y miseria.

Por lo tanto, finalizo animando a que, cuando tenga lugar la tramitación del Proyecto de Ley de la vivienda, lejos de imperar el criterio de la imposición y de la obligación, impere el sentido común, la racionalidad y que lo que se generen sean las oportunidades para que las familias puedan acceder a la vivienda en régimen de propiedad, en régimen de alquiler, en el que ellos deseen, y que la mayor cobertura sea la de un puesto de trabajo.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Moreno Duque.

La señora MORENO DUQUE: Gracias, presidente.

Compartimos la necesidad de proteger a las familias en situación de vulnerabilidad, pero debemos aclarar, respecto del punto 1, que solo si el solicitante no acreditara la vulnerabilidad, o no se encontrara entre las personas con derecho a instar la suspensión, el juez acordará mediante auto la continuación del procedimiento. Los casos en los que no se paraliza el desahucio derivan del incumplimiento de los requisitos por parte de los solicitantes, al no encontrarse en alguna de las situaciones descritas en la normativa. Señorías, no podemos crear inseguridad jurídica en las personas vulnerables que están inmersas en procedimientos de desahucio, afirmando que, en muchos casos, se está desahuciendo. Ahora se entiende que la afirmación se debió, en su momento, a que esta iniciativa se registró en un contexto distinto. Antes al contrario, debemos animar a que soliciten la paralización del procedimiento. Si cumplen con los requisitos, si están en situación de vulnerabilidad, tendrán derecho a la paralización, aunque la vulnerabilidad económica pudiera no derivarse directamente de los efectos de la COVID, pero sí verse agravadas por ella. Por eso, señorías, nuestro grupo parlamentario apoyará la medida acordada en el último Consejo de Ministros, porque confiamos en este Gobierno de coalición, sensible a las situaciones de vulnerabilidad social.

Respecto del punto 2, no podemos aceptarlo porque podría entrar en colisión con la LAU. El Gobierno no puede obligar a los arrendadores, aunque se trate de personas jurídicas, a prorrogar automáticamente los contratos de alquiler social, si con ello se vulnera la Ley de arrendamientos urbanos.

En cuanto al punto 3, los programas del Plan estatal de vivienda siguen vigentes y son actuaciones complementarias a las de las comunidades autónomas, que son quienes tienen la competencia exclusiva, como se ha dicho aquí, pero no solamente en el País Vasco y en Cataluña, sino en toda España, pues las comunidades autónomas tienen competencia exclusiva en materia de vivienda. Las medidas extraordinarias aprobadas como consecuencia de la COVID-19 se prorrogarán hasta el 9 de agosto de 2021, pero la competencia en la gestión de ayudas es autonómica.

En cuanto a la cancelación del alquiler de viviendas públicas del punto 4, señorías, tienen que recordar —la senadora de Esquerra ha dicho que se lo pidió al ministro en su comparecencia del mes de mayo

o junio—, que ya el Decreto Ley 11/2020 incluía la aplicación automática de la moratoria de la deuda arrendaticia también en vivienda pública; una medida, además, mejorada y ampliada sucesivamente por distintas normativas. Pero tampoco podemos olvidar que los parques sociales de viviendas están en manos de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos, luego podemos tomar decisiones puntuales durante el estado de alarma, pero no *sine die*, vulnerando las competencias autonómicas o la autonomía local.

Los puntos 5 y 6 quieren impulsar lo que ya está más que impulsado por el Gobierno, tratándose de materias que, del mismo modo que la definición de acción especulativa del punto 10, forman parte de los contenidos del Anteproyecto de Ley estatal por el derecho a la vivienda, actualmente en elaboración. Por otra parte, también tienen que saber sus señorías, que el Fondo social de viviendas acordado con las entidades financieras, con 9900 viviendas, se verá ampliado un 10 % más, lo que permitirá alcanzar la cifra de 11 000 viviendas, aunque algunos no se lo crean.

El punto 7 constituye un principio de acción que, nuevamente, forma parte también de los contenidos del Anteproyecto de Ley estatal por el derecho a la vivienda, actualmente en elaboración.

En cuanto al punto 8, la transversalidad de las perspectivas de género y su permeabilidad en las políticas públicas, es algo que se recoge ya legalmente en el artículo 31 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

El punto 9 sí concreta. Sí puede impulsarse porque se trataría de ampliar los derechos de información de los consumidores en sus relaciones con las entidades financieras y bien merecería una moción aparte, porque esta moción, senadora, no podemos apoyarla, a pesar de compartir la necesidad de garantizar el paraguas de protección a las familias vulnerables. Compartimos su sensibilidad, pero no podemos apoyarla porque esos puntos vulneran la competencia exclusiva de las comunidades autónomas o la autonomía local, como tampoco podemos apoyar aquellos puntos que pretenden impulsar lo ya impulsado por el Gobierno o lo establecido legalmente.

Respecto de la consideración que ha hecho el senador del Partido Popular, quiero señalar que la solución que aportó el PP a este tema de los desahucios fue criticar la medida de paralización de los desahucios, por impago de hipoteca o alquileres, durante todo el estado de alarma. Esa fue la solución que aportó el Partido Popular. Además, como ya hemos repetido —creo que esta es la tercera vez— la señora Merkel adoptó una solución idéntica en Alemania.

El Partido Popular dice que las viviendas en Madrid ni están ni se las espera. No pueden estar porque ya se las vendieron a un fondo buitre, tanto en el ámbito autonómico, cuando gobernaba el PP, como en el local, cuando gobernaba la señora Botella. (*Aplausos*). Curiosa forma de proteger a las familias vulnerables.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCLUIR EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 2021 UNA PARTIDA QUE RECOJA CADA UNA DE LAS INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS PARA EL CORREDOR ATLÁNTICO.

(Núm. exp. 661/000721)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a incluir en los Presupuestos Generales del Estado para 2021 una partida que recoja cada una de las infraestructuras previstas para el corredor del Atlántico.

A esta moción se han presentado dos enmiendas: una del propio Grupo Parlamentario Popular y una del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, junto con su enmienda, tiene la palabra la senadora Rojo Noguera.

La señora ROJO NOGUERA: Muchas gracias. Buenos días, señorías.

Mi grupo presenta hoy esta moción porque queremos pedir el apoyo y el compromiso de esta Cámara con el llamado corredor atlántico. Como saben, se trata de un corredor ferroviario de viajeros y de mercancías que conecta los puertos y las plataformas logísticas de la fachada atlántica con el interior, así como con el resto de corredores europeos; un corredor de 2000 kilómetros, que conecta más de 10 regiones de 5 países de la Unión Europea y que engloba a 62 millones de habitantes, constituyendo uno de los corredores prioritarios europeos. Doy estos datos para recordar que se trata de una infraestructura prioritaria y estratégica, que no solo beneficia a todas las regiones por las que pasa, sino a toda España, llegando, incluso, hasta el puerto

de Algeciras, principio y final de los dos corredores transeuropeos ferroviarios, como son el mediterráneo y el atlántico. Es una infraestructura vital para Galicia; una infraestructura imprescindible para incrementar la competitividad y la capacidad logística de todo el noroeste peninsular y, sobre todo, imprescindible también para desarrollar armónicamente y vertebrar sin desequilibrios todo el territorio nacional.

Por ello, se hace necesario exigir del Gobierno el desarrollo inmediato del corredor atlántico y de su ramal noroeste, teniendo en cuenta, además, el escenario de financiación europea que se abre, que supone una oportunidad que debe aprovecharse, especialmente para el refuerzo de la red ferroviaria de mercancías, para su modernización y para hacerla competitiva, fundamentalmente, en coste y tiempo. Así lo ha reivindicado y lo reivindica no solamente el Gobierno de la Xunta de Galicia, sino que también hicieron público ese acuerdo las tres comunidades autónomas del noroeste —por cierto, de distintos partidos políticos—, Asturias, Castilla León y Galicia, que formaron una alianza de éxito a través de sus fuerzas políticas, económicas y sociales, y lograron que se corrigiese el error histórico de dejar al noroeste peninsular fuera del corredor atlántico de mercancías. Sin embargo, una vez que las instituciones europeas aceptaron esta demanda conjunta, tenemos que seguir avanzando y necesitamos reforzarla e intentar traducirla en las inversiones necesarias para lograr una auténtica modernización ferroviaria que convierta a estas tres comunidades en territorios punteros en el transporte de mercancías y en la logística. Y dado que el Gobierno de España desaprovechó la oportunidad que suponen los Presupuestos Generales del Estado de 2021 para demostrar su apuesta decidida por este corredor atlántico, tal y como demandábamos en nuestra moción inicial —en donde pedíamos esfuerzo inversor y partidas concretas—, es por lo que presentamos esta autoenmienda, que actualiza nuestras peticiones, recogiendo, en este caso, el texto aprobado por unanimidad de todos los grupos políticos en el Parlamento de Galicia y que esperamos que hoy sea ratificado aquí; una visión que en mi comunidad comparte toda la sociedad: los agentes sociales, los empresarios, los sindicatos, los puertos y, también, como decía los grupos políticos en esta PNL, aprobada por unanimidad en nuestro Parlamento autonómico.

A través de esta iniciativa, lo que solicitamos al Gobierno de España es la priorización de los proyectos de infraestructuras del corredor atlántico, así como la mejora de las conexiones con Portugal, con la construcción de la salida sur de Vigo; la movilización del fondo del periodo 2021-2027, así como de fondos extraordinarios de la Unión, para fomentar el desarrollo del corredor atlántico gallego, y la atención a la intermodalidad del propio corredor, mediante la priorización de las conexiones ferroviarias con los puertos de la fachada atlántica y con las principales plataformas logísticas. Aquí hacemos una referencia específica al puerto de Langosteira, en La Coruña. Solicitamos al Gobierno la presentación del plan director del corredor ferroviario atlántico, con la habilitación de partidas en los propios presupuestos y la solicitud de fondos europeos para conectar Galicia en las mismas condiciones y en los mismos plazos que los de otros corredores, así como el inmediato nombramiento, como ya se hizo para el corredor mediterráneo, de un comisionado del Gobierno para el corredor atlántico y poder así agilizar y coordinar la presentación de proyectos susceptibles de financiación europea.

Por último, añadimos un apartado 6, en el que se pide que se informe, que se dé cuenta a esta Cámara periódicamente de los avances que se vayan produciendo en relación con los puntos que hemos descrito.

En definitiva, necesitamos ya actuaciones concretas que demuestren una apuesta decidida por el corredor atlántico y que lleven a un reparto equitativo y equilibrado de las inversiones, para que no se agrande la brecha existente con el corredor mediterráneo, pues ambos son complementarios y deben ir en paralelo.

Muchas gracias, presidente. *(Aplausos)*.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de la segunda enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Agudiez Calvo.

La señora AGUDÍEZ CALVO: Gracias, presidente. Buenos días a todas y a todos.

El Grupo Parlamentario Popular presentó en diciembre de 2020 esta moción, para incluir el corredor atlántico en las previsiones del Gobierno para 2021; moción extemporánea, que, lógicamente, ha tenido que ser autoenmendada con seis puntos nuevos, dado que en los Presupuestos Generales del Estado sí que estaban incluidas las partidas presupuestarias, porque, como todos sabemos, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, junto con ADIF y ADIF Alta Velocidad, presentó en 2019 una propuesta de ampliación del corredor atlántico de la red básica, integrando en el corredor las infraestructuras ferroviarias necesarias para conectar Ourense, Vigo, A Coruña, además de Gijón, Zaragoza, Huelva o Cádiz con la Red

Europea de transporte. Con la integración de estas áreas en el corredor atlántico, el total de las actuaciones previstas por ADIF asciende a más de 41 000 millones de euros, de los cuales ya se ha ejecutado el 60 %. En la zona noroeste, la inversión prevista en los próximos años supera los 3000 millones. Concretamente, en los Presupuestos Generales del Estado para este año, la partida 6801 engloba inversiones en actuaciones vinculadas al desarrollo de los corredores europeos atlántico y mediterráneo, cuya financiación es susceptible de contar con fondos con cargo al mecanismo de recuperación y resiliencia de la Unión Europea. Por todo ello, pensábamos que el Grupo Parlamentario Popular iba a aceptar nuestra enmienda, pues si realmente consideran que este corredor es prioritario, nuestra enmienda es mucho más ambiciosa y establece partidas para todos los territorios. Desde luego, la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista es realista y cuenta con el compromiso firme del Gobierno de España, tal y como se ha anunciado públicamente, a ambos corredores, atlántico y mediterráneo, que recibirán el mismo impulso inversor en el Plan europeo de recuperación, dado que ambos corredores ferroviarios son una prioridad para el Gobierno.

Sin duda, el Grupo Parlamentario Socialista apuesta por el impulso del corredor atlántico en todo su desarrollo...

El señor PRESIDENTE: Señoría, debe ir terminando.

La señora AGUDÍEZ CALVO: ... en la zona noreste, la conexión de Asturias y Cantabria, Castilla y León, Extremadura y Andalucía, y usted lo ha reflejado también en su intervención inicial, por eso no entendemos muy bien por qué solamente se centra en el territorio de Galicia.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.  
Ha sobrepasado su tiempo, señoría.

La señora AGUDÍEZ CALVO: Si me permite un segundo, señor presidente...

El señor PRESIDENTE: Un segundo.

La señora AGUDÍEZ CALVO: Por todo lo expuesto, aunque hemos intentado, incluso, llegar a una transaccional con el Partido Popular, que no ha querido que lleguemos a un acuerdo, nos vamos a abstener, porque el Grupo Parlamentario Socialista quiere desarrollar los dos corredores en su totalidad y no solo en uno de sus territorios. De ahí las partidas previstas en los Presupuestos Generales del Estado.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.  
En el turno de aceptación o rechazo, la senadora Rojo Noguera tiene la palabra.

La señora ROJO NOGUERA: Gracias.

Efectivamente, hemos corregido y autoenmendado nuestra moción porque fue presentada con anterioridad a los Presupuestos Generales del Estado, pidiendo inversiones y propuestas concretas. Me sorprende bastante que diga que su enmienda es realista cuando, al final, lo único que se insta es, a la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a seguir impulsando. Sinceramente, creo que es un nuevo brindis al sol, más de lo mismo, buenas palabras y pocos hechos como decía mi compañero. Creo que es el momento de los hechos, de los proyectos, de las actuaciones concretas y, a estas alturas, no podemos seguir poniendo coletillas y hablando de disponibilidades presupuestarias, de que vamos a impulsar, de en función de lo que tengamos o en función de lo que hagamos... En definitiva, estamos en un nuevo marco financiero 2021-2027 y no sabemos ni siquiera cuál es el plan del corredor atlántico. Sinceramente, el Gobierno de España parece no enterarse. Y, si tenemos que atenernos a las previsiones de inversión indicadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2021, como dice la enmienda, mal vamos, porque estos presupuestos no recogen partidas presupuestarias concretas que permitan avanzar en la modernización del eje ferroviario en igualdad de condiciones con otros corredores.

Además, quisiera recordarles también que, cuando hablan de tener en cuenta la regulación comunitaria para el desarrollo de este corredor, son los propios comisarios europeos los que precisamente les están reclamando celeridad en su ejecución. Por lo tanto, señora senadora, me sorprende también la transacción que nos proponen porque yo quisiera recordarle que nuestra enmienda es una proposición no de ley aprobada en el Parlamento de Galicia que su grupo apoyó. Es la doble moral de siempre: en un sitio se dice una cosa y ahora, en el Senado, dicen otra. Sinceramente, creo que deben aclararse y decir

seriamente si están a favor o no, porque, si están haciendo tantas cosas como dicen, no entiendo cuál es el problema para no apoyar esta proposición no de ley que, además, como le digo, su propio grupo apoyó en el Parlamento de Galicia.

Por otro lado, tachan todo aquello que significa compromiso, con lo cual, volvemos a las mismas. Sinceramente, sentimos no contar con el apoyo del Grupo Socialista, del mismo modo que en Galicia. Supongo que tendrá que explicar el porqué de esa disparidad de criterios y de votación.

Gracias, presidente. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

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

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

Señorías, presidente, le comunico que voy a compartir mi tiempo con mi compañero, el senador del Grupo Mixto Jacobo González-Robatto Perote.

El señor PRESIDENTE: Perfecto. Adelante.

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Seré breve.

El Partido Aragonés, como es lógico y normal, no se puede oponer al impulso del corredor atlántico. Aunque directamente no afecta a la Comunidad Autónoma de Aragón, consideramos positivo cualquier impulso de cualquier infraestructura en cualquier parte del territorio español porque, entre otras razones, está indirectamente relacionado con el eje cantábrico-mediterráneo, que es muy importante para Aragón como vía transversal absolutamente necesaria para la cohesión territorial.

Nos consta que el Gobierno está apostando por el impulso de este eje como se demuestra con las partidas presupuestarias aprobadas en los últimos Presupuestos Generales del Estado. Hay que seguir trabajando. Animo a los partidos mayoritarios a que se pongan de acuerdo y a que impulsen un corredor necesario para todo el territorio español, como es el eje atlántico, y, por supuesto, que sigan impulsando el cantábrico-mediterráneo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Senador González-Robatto, tiene la palabra.

El señor GONZÁLEZ-ROBATTO PEROTE: Gracias, presidente.

Evidentemente, en Vox estamos de acuerdo en fomentar el corredor atlántico, también el corredor mediterráneo, y esto nos lleva a la promesa de Ábalos en 2019, cuando mostró su voluntad en avanzar en ambos corredores, y que se ha quedado en papel mojado.

Ahora, después de conocer el grave problema y lo fundamental de este corredor, apila la voluntad en el montón de promesas incumplidas y lo abandona completamente; son intenciones que luego no llevan a nada. Incumplen sus promesas —nada nuevo en el horizonte— y por eso denunciamos, una vez más, su incompetencia y falta de compromiso.

Quiero recordar que España es el país de la Unión Europea con menor cuota modal de transporte ferroviario de mercancías, un 4 %. Aquí saldrán las excusas de que no hay dinero, de que, como decía la senadora del Partido Popular, en los presupuestos no está explícitamente indicado, pero le animamos a sacar la financiación de otros gastos superfluos, de gastos absurdos, que es donde el Gobierno se está dejando los recursos de todos los ciudadanos, para que se utilicen en cosas realmente necesarias, como viene a ser el corredor atlántico.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra la senadora Santiago Camacho.

La señora SANTIAGO CAMACHO: Gracias, presidente.

El proyecto logístico del corredor atlántico resulta una inversión estratégica para el noroeste de España, que, tras la reforma del canal de Panamá, ha situado a nuestro país en una posición de ventaja para captar el aumento exponencial de mercancías que se dirigen hacia la Unión Europea desde la fachada atlántica.



Por desgracia, las enmiendas presentadas por Ciudadanos a los Presupuestos Generales del Estado para incluir los proyectos y fases del corredor atlántico no fueron aceptadas por la mayoría de los grupos.

Precisamente, los fondos de recuperación impulsados en el marco de la Unión Europea se han convertido en una oportunidad de vital importancia para el desarrollo de la transición ecológica, en especial dentro de los sistemas de transporte de mercancías por ferrocarril, una línea en la que se inserta el proyecto de desarrollo del corredor atlántico. Sin embargo, la propuesta que el Gobierno ha realizado a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para optar al reparto de fondos europeos no proyecta ni un solo euro en esta inversión. No obstante, destacan los 7000 millones que se presupuestan para el corredor mediterráneo, lo que triplicará la cuantía económica de la actual destinada para su desarrollo. La apuesta del Gobierno de España abandona a las comunidades del norte de España, que perderían la oportunidad de captar un tercio del total de mercancías que llegan a Europa a través de la fachada atlántica, incurriendo en un grave coste de oportunidad que este proyecto tendría para la actividad económica y el empleo en el norte de España.

Por lo tanto, no compartimos que haya que elegir entre una infraestructura y otra cuando ambas son necesarias y, además, complementarias. Por ello seguiremos apostando por el desarrollo de una red que incluya ambos corredores y que apueste por el transporte de mercancías por ferrocarril, un modelo de transporte mucho más sostenible y eficiente que debemos potenciar.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.

En Junts per Catalunya vemos cómo un corredor prioritario, como era el corredor *mediterrani*, se ha ido posponiendo, empezando por el Gobierno del Partido Popular, que decía que era prioritario, pero su prioridad era no hacerlo. En la actualidad, con un ministro valenciano, vemos que tampoco avanza el corredor del Mediterráneo. En este sentido, buena parte de las inversiones, con recursos de la Unión Europea para el corredor del Mediterráneo, se han destinado a Madrid, para obras al más puro estilo nacionalista español, que es el de todo hacerlo radial desde Madrid. Este es el nacionalismo español del Partido Popular y del Partido Socialista Obrero Español.

Frente a este nacionalismo, que todo lo pone en Madrid, nosotros creemos que el corredor del Mediterráneo era y es una prioridad y, por tanto, vamos a votar que no a esta moción. El Grupo Popular quiere que se haga el corredor atlántico, pero el corredor del Mediterráneo lo fue posponiendo cuando estaba en el Gobierno, como también hace el Partido Socialista.

Como creemos que esto es un incumplimiento flagrante, que nosotros ya anunciamos en el debate de presupuestos, vamos a votar que no a esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Senadora González Modino, es su turno.

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Yo me pregunto si detrás de esta moción no hay un interés en favorecer a los territorios en los que gobierna el Partido Popular en detrimento de aquellos otros en los que no gobierna, porque lo que acaba de afirmar el senador Cleries yo también lo comparto. El corredor mediterráneo es un compromiso de Europa y hay un calendario de Europa que el Partido Popular en el Gobierno central apoyaba y defendía como prioritario, y ahora ya no, ahora es el corredor atlántico. Y, a lo mejor es casualidad, pero yo, evidentemente, saco alguna consecuencia del mapa de los gobiernos territoriales.

En el caso de Andalucía, necesitamos y queremos los dos corredores. Yo entiendo que los senadores de Galicia defiendan el corredor del Atlántico, pero que no lo hagan ni a costa ni en detrimento del corredor del Mediterráneo. Cuando nosotros hablamos, hablamos de los dos corredores, mientras que ellos solo hablan de uno, del corredor atlántico. No queremos que sea ni a costa ni en detrimento del corredor mediterráneo para no tener que sacar consecuencias como las que acabo de comentar, que tienen algo que ver con el color político de los territorios donde se gobierna. Donde no se gobierna, se atrasa *sine die* —el corredor del Mediterráneo— y donde se gobierna se apuesta por el corredor atlántico. Es verde y con asas, es demasiado obvio.

En el caso del Grupo Izquierda Confederal, donde, además, hay senadores territoriales de izquierdas soberanistas de todo el arco mediterráneo, no puedo más que hacer evidente que se obvia, en esta moción, siquiera una frasecita destinada al compromiso con el corredor mediterráneo, con la que, a lo mejor, nos plantearíamos apoyarla. De otra manera, se nos hace muy difícil.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Senadora Vaquero Montero, es su turno.

La señora VAQUERO MONTERO: Muchas gracias, presidente.

A nosotros nos ha llamado la atención que, al hablar del corredor atlántico, se hable de la priorización del corredor atlántico en Galicia. Ya tenemos bastante discusión entre corredores, entre el corredor atlántico y el mediterráneo, y en esta moción únicamente se habla de la priorización de las obras en Galicia. Evidentemente, nosotros queremos que se prioricen los ejes transeuropeos y los ejes prioritarios para Europa.

Respecto a la intermodalidad, de la que habla la moción, la compartimos. Es necesaria la conexión ferroviaria. Los puertos tienen que estar integrados en el sistema de transporte y la conexión con las plataformas logísticas también es necesaria.

El Gobierno del Estado presentó, en febrero de 2019, un avance de una propuesta de modificación del corredor atlántico de la red básica, pero hoy no sabemos en qué ha quedado ese avance ni cuáles son exactamente los tramos que componen el corredor atlántico. En este sentido, hay un eje troncal al que se le van añadiendo nodos y nodos y tramos y tramos y nos cuesta mucho entender ya qué es prioritario, qué es troncal y qué deja de ser troncal. Entendemos que primero se tendría que invertir y se tendrían que ejecutar las obras de lo que ya es prioritario y lo que es troncal de esos ejes, tanto del mediterráneo como del atlántico, y luego se tendría que dar solución a los diferentes nodos y a las diferentes salidas con diferentes tramos.

Sí estamos de acuerdo con el punto 4, con que se presente el plan director del corredor ferroviario atlántico, porque queremos conocer exactamente cuáles y qué tramos componen el corredor atlántico. Evidentemente, necesitaremos fondos y nos parece apropiado que se aprovechen los fondos europeos. Y volveré a repetir lo que repito otras veces: que se aprovechan los fondos europeos ejecutando las inversiones planificadas, porque, si no, esos fondos no llegan y se pierden.

En cuanto a los plazos, se incumplen una y otra vez. Es lo que estamos viendo en Euskadi. Es una inversión que no acaba de ver la luz y estoy hablando, en este caso, de la Y vasca.

En relación con el nombramiento del comisionado, en Euskadi reclamamos una relación bilateral con el Estado, entre el Gobierno vasco y el Gobierno del Estado, para la culminación, en este caso, de la red básica y la red transeuropea. No vemos necesaria esta figura en lo relativo a la Y vasca por nuestra peculiaridad de intervención en la Y a través de encomienda y la participación financiera vía cupo.

Por otro lado, compartimos el punto 6 referido a dar cuenta periódicamente de los avances que se vayan produciendo. Es un ministerio opaco en este sentido, que no comparece en esta comisión para presentar programas y su ejecución, es decir, que no sabemos cuáles son exactamente los programas, qué acuerdos hay sobre ellos, si los presupuestos dependen directamente de partidas de los Presupuestos Generales del Estado o de fondos europeos que van variando, y la ejecución o la explicación sobre la falta de ejecución de las diferentes obras. Para nosotros, esa falta de comparecencia en esta comisión es lo que está generando muchas veces el malestar de los diferentes grupos, porque no sabemos en qué fase se encuentra aquello que hemos acordado o, si no se está realizando, por qué no se está realizando.

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.

No vamos a intervenir.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la senadora Rojo Noguera.

La señora ROJO NOGUERA: Gracias, presidente.

Estoy sorprendida. A veces dudo sobre si me he explicado bien o si algunas de sus señorías no me han escuchado bien, pero creo que precisamente termine mi anterior intervención diciendo que el corredor atlántico y el corredor mediterráneo son complementarios y que deben ejecutarse en paralelo. Lo que he dicho, en ningún caso va en detrimento del corredor mediterráneo; todo lo contrario. Además, he hablado de los corredores, de la unión en Algeciras, del inicio y del final del atlántico y del mediterráneo, que son corredores que benefician no solo a las regiones por las que pasan, sino a toda España. En cualquier caso, lógicamente, yo hoy estoy aquí defendiendo una moción sobre el corredor atlántico. En concreto, no hablo solo del eje Galicia; estoy hablando de la estructura del corredor atlántico Lisboa-Algeciras-Valladolid-Bilbao y del ramal noroeste, que ustedes saben que ha sido siempre el gran perjudicado y que se peleó, se luchó y se consiguió, después de mucho tiempo, que la Unión Europea lo introdujese en el corredor atlántico.

Por lo tanto, nosotros entendíamos que esta Cámara hoy debía posicionarse para exigir al Gobierno el desarrollo de este corredor, porque creíamos que, a estas alturas, de poco valen ya las declaraciones y los acuerdos si después no hay inversiones y desde luego no hay voluntad. Repito, en ningún caso se trata de comparar a un corredor con otros. Simplemente yo hoy estoy aquí hablando del corredor atlántico.

En los Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, además de lo que dijo la senadora socialista, se ha desaprovechado —y lo dijimos— la oportunidad de demostrar esa apuesta decidida por este corredor. Además, lamentamos que no contribuyan, y también lo dijimos en su momento, a paliar ese déficit de inversiones que ha habido en el noroeste español, que va en detrimento de la vertebración y del equilibrio territorial.

Lo único que les quiero decir a sus señorías es que en este momento nos jugamos todos mucho y por eso es necesario priorizar las infraestructuras, porque saben que, en algún caso, se puede llegar a conseguir una cofinanciación con fondos europeos del 60 %. Tenemos por delante una gran tarea. Son muchos los requisitos que hay que cumplir y muchas las condiciones que pone la Unión Europea, y estamos muy preocupados porque, en los inicios de estos nuevos fondos, nada se mueve apenas. Ciertamente, nos da envidia el Gobierno portugués con esa apuesta tan clara y tan decidida por el corredor. Vemos la ambigüedad incluso hasta en sus respuestas parlamentarias. Ya nos gustaría saber, señora senadora, algo de los 3000 millones. Le hemos pedido al ministerio que nos los desglose, porque estaremos encantados si realmente vienen 3000 millones, pero no nos han contestado; no sabemos ni a qué se van a dedicar ni si son ciertos o si es de nuevo un brindis al sol.

Por lo tanto, lo único que querría decir aquí, para terminar, es que necesitamos dar pasos adelante; necesitamos un plan director del corredor ferroviario atlántico, porque no es normal que no haya, a estas alturas, ni la menor propuesta del Gobierno y que tengan que ser otros organismos los que vayan dando pasos, como, por ejemplo, el organismo Eixo Atlántico galego, que ha hecho un estudio de las inversiones que necesitarán las infraestructuras para adaptarse a esos requisitos que antes decía que pide la Unión Europea. Nosotros creemos que debe ser el Gobierno el que se ponga a trabajar en esta propuesta y queremos garantías de que se van a presentar proyectos para el desarrollo de este ramal del corredor atlántico, porque nos preocupa también que, en la práctica, volvamos a quedarnos descolgados de la financiación. Y no sabemos cuáles son las prioridades del Gobierno.

En definitiva, pedimos equidad, coherencia e igualdad en el reparto de fondos y una apuesta clara por la modernización ferroviaria del noroeste y de todo el corredor atlántico.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

El señor MONTALVO ÍÑIGO: Buenos días, presidente. Buenos días, señorías.

Los socialistas somos más ambiciosos. El denominado corredor atlántico ferroviario es un corredor de viajeros y mercancías con conexión con los puertos y plataformas logísticas multimodales del arco atlántico, así como con el resto de corredores europeos. Se trata de un corredor de 2000 kilómetros que conecta más de 10 regiones y 5 países de la Unión Europea, que engloba a 62 millones de habitantes y sobre el que se actúa continuamente para mantener y mejorar esa conectividad.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, junto con ADIF Alta Velocidad, presentó en el 2019 una propuesta de ampliación del corredor atlántico en la red básica, integrando las infraestructuras ferroviarias necesarias para conectar Orense, Vigo, A Coruña, Gijón, Zaragoza, Huelva y Cádiz en la red de transporte. Dicha propuesta fue aceptada por las instituciones europeas, que han aprobado su inclusión

en el nuevo reglamento de financiación de los corredores prioritarios en la red básica transeuropea en el período 2021-2027. Con la integración de estas áreas en el corredor atlántico el total de las actuaciones previstas para ADIF asciende, como habéis comentado, a más de 41 000 millones de euros, de los cuales se han ejecutado un 60 %. En la zona noreste, la inversión prevista en los próximos años supera los 3000 millones de euros, incluyendo actuaciones de renovación y construcción en las nuevas infraestructuras. Y tal como se ha anunciado públicamente, ambos corredores, atlántico y mediterráneo, recibirán el mismo impulso inversor en el Plan europeo de recuperación, dado que ambos corredores ferroviarios son una prioridad para este Gobierno.

En los Presupuestos Generales del Estado para el 2021, la partida 6801, Corredores, engloba inversión en actuaciones vinculadas al desarrollo de los corredores europeos atlántico y mediterráneo, y cuya financiación es susceptible de contar con fondos con cargo al mecanismo de cooperación y resiliencia de la Unión Europea. Esta asignación se corresponde con una fase inicial de solicitud de fondos, que se iniciará efectivamente cuando sea aprobado por las instituciones comunitarias.

Que no se preocupe el Grupo Popular, que se harán esos proyectos y serán una realidad. Son ustedes los que votaron en contra; votaron en contra de los presupuestos de 2019, que suponían un gran impulso de los corredores, del atlántico y del mediterráneo; otra prueba más de su incoherencia. La evolución de las inversiones en infraestructuras entre el 2012 y el 2017 del Partido Popular es un claro reflejo de la política de paralización de la inversión. La inversión bajó de 9000 millones de euros en el 2012 a 4800 millones en el 2017, pero el Partido Socialista, en el Gobierno, ha llevado a cabo un incremento de más del cien por cien de la licitación de inversiones en ferrocarril; entre junio y diciembre de 2018, 3067 millones frente a los 1185 del mismo periodo del 2017.

Por todo ello, debo afirmar que el PSOE está por la labor de invertir en los presupuestos y no de inflarlos para no llevar a cabo inversiones, como ha hecho siempre el PP. Lo que sí haremos será cumplir con las partidas presupuestarias y no inflarlas, porque al final perdemos, como siempre.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR UNA ESTRATEGIA DE MEJORA DE LOS PROCESOS AEROPORTUARIOS MEDIANTE EL EMPLEO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS INNOVADORAS Y SOLUCIONES DIGITALES.

(Núm. exp. 661/000793)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Finalizado el debate, pasamos a la siguiente moción, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a impulsar una estrategia de mejora de los procesos aeroportuarios mediante el empleo de nuevas tecnologías innovadoras y soluciones digitales.

A esta moción no se ha presentado ninguna enmienda.

Para la defensa de la moción, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Meneses Roqué.

El señor MENESES ROQUÉ: Gracias, presidente.

La velocidad con que la sociedad absorbe las nuevas tecnologías y la facilidad con la que se obtiene y se comparte la información está dibujando una nueva realidad económica que se puede denominar la economía del conocimiento. Este entorno coloca a la innovación como la fuente principal de competitividad de las organizaciones del futuro. Como respuesta a este desafío, el gestor aeroportuario incorpora la innovación como uno de los pilares de su estrategia para los próximos años, según el plan estratégico presentado el 10 de octubre para el periodo 2018-2021, desarrollo de soluciones digitales y tecnológicas e innovadoras.

El papel de la innovación en el ámbito de la gestión aeroportuaria es desarrollar nuevos servicios que mejoren la experiencia del usuario y que contribuirán a potenciar la competitividad y la diferenciación con respecto a otros operadores. Para ello se deberán fomentar todas aquellas actividades innovadoras: tecnología, servicios y procesos, lo que, unido al objetivo de rentabilidad del negocio, cristaliza en el objetivo estratégico de la innovación.

Dentro del marco estratégico nacional e internacional también se recogen diferentes políticas y programas de apoyos públicos nacionales y europeos a la innovación, que por su relevancia y/o carácter mandatario son decisivos para el fomento de la innovación en la gestión aeroportuaria.

De manera resumida se indican a continuación las iniciativas e instrumentos más significativos que sirven como referencia a la propia organización: el Plan de innovación del Ministerio de Fomento para el transporte y las infraestructuras 2018-2020; la Estrategia española de ciencia, tecnología e innovación 2021-2027; la Estrategia europea 2020 —la meta fijada para el conjunto de la propia Unión Europea es lograr un 3 %—, y el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2024, el llamado Pitvi.

Una muestra del compromiso con la innovación es el esfuerzo económico que la propia AENA dedica a I+D+i con relación a su volumen de negocio. La innovación y la transformación digital son una de las principales líneas estratégicas de la gestión del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de AENA en particular, durante los próximos años.

Por todo lo cual, el Grupo Parlamentario Socialista presenta esta moción.

Gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: 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, señorías, intervengo muy brevemente para manifestar que la iniciativa nos parece razonable, nos parece oportuna, nos parece actual y nos parece necesaria, y por ello votaremos a favor.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la senadora Santiago Camacho.

La señora SANTIAGO CAMACHO: Gracias, presidente.

Votaremos también a favor de esta iniciativa, aunque es extremadamente sorprendente tras analizar la pésima gestión del Gobierno en los últimos meses de la infraestructura aeroportuaria.

En abril de 2020, mi grupo parlamentario registró una proposición no de ley instando al Gobierno a acelerar la digitalización y automatización de los puertos y aeropuertos españoles con el fin, no solo de mejorar la experiencia de los pasajeros, sino, aún más importante, para proteger a los trabajadores y viajeros. Entre las mejoras que propusimos se incluía un proceso de facturación autónomo y altamente digitalizado —como ya están poniendo en marcha los principales aeropuertos internacionales—, implementar tecnologías en todo momento de la experiencia del pasajero que lo permita, así como tecnología biométrica y de control de la temperatura para evitar que este procedimiento fuera manual, arriesgando así la salud del personal de la infraestructura.

La utilización de tecnologías como *big data*, inteligencia artificial, digitalización de la identidad o automatización de los procesos no solo debe asegurar que el pasajero reduzca considerablemente los tiempos de espera, sino que también debe ayudar a mejorar la intermodalidad con nuestros transportes, lo que reduce el uso de los datos, el consumo de energía y su huella medioambiental, todo ello, respetando las normas de protección de datos. Ello nos ayudará a hacer más asequible viajar y hará que una mayor parte de la población pueda acceder a este tipo de servicios.

Tecnología biométrica, etiqueta inteligente para el equipaje, identidades digitales para los pasajeros y vehículos robots conectados y autónomos son solo algunos de los avances que veremos en nuestros aeropuertos en los próximos años, impulsados principalmente por el sector privado.

Sin embargo, más de un año después de que la pandemia se recrudeciera en nuestro país, ustedes son aún incapaces de asegurar que se comprueba que todos los pasajeros cuentan con una PCR negativa. Por ello, no albergamos demasiada esperanza en la efectividad de los planes que ustedes mencionan en esta moción, aunque ojalá nos equivoquemos, porque eso significaría que nuestro país avanza para liderar la revolución tecnológica en el sector aeroportuario.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

¿Grupo Parlamentario Nacionalista? (*Denegaciones del señor Cleries i Gonzàlez*).

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

La señora GONZÁLEZ MODINO: Gracias, presidente.

Intervengo también con mucha brevedad para indicar el apoyo de mi grupo a esta iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista.



El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

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

La señora VAQUERO MONTERO: Intervendré también muy brevemente.

No entendemos muy bien el fin de esta moción, que finalmente vamos a apoyar, ya que es el Grupo Socialista el que insta al Gobierno a que requiera a los gestores aeroportuarios —es decir, a AENA—, para que apruebe una estrategia de mejora de los procesos aeroportuarios mediante el empleo de nuevas tecnologías, cuando sabemos que AENA se ha comprometido a ello en el Plan estratégico 2018-2021. Tal vez el motivo sea que lo que se le está pidiendo a AENA es que lo cumpla, porque tampoco tenemos los datos del cumplimiento de este plan ni sabemos si, con una pandemia por medio, ha tenido que sufrir alguna modificación. Lo que sí nos llama la atención es que, en los documentos que se han citado en la moción, no se habla del DORA, que define el conjunto de condiciones que vincularán al operador durante el periodo indicado antes, 2017-2021, y proporciona al gestor un marco de regulación a medio plazo que permitirá la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad. Una competitividad en la que se basa en la moción presentada por el Grupo Socialista.

En cualquier caso, todo lo que sea innovación, competitividad, eficiencia y mejora para los usuarios de los aeropuertos, nuestro grupo lo apoyará.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

¿Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana? (*Denegaciones de la señora Bailac Ardanuy*).

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

El señor SILVÁN RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, ya adelanto que el Grupo Parlamentario Popular va a votar a favor de la moción; una moción, por cierto, más genérica imposible, para aplicar soluciones tecnológicas y digitales en la gestión de nuestros aeropuertos. Nuevas tecnologías e innovación tecnológica que ha de extenderse en beneficio de los ciudadanos y de la calidad de vida. La innovación digital se debe poner al frente de la competitividad, a pesar de que para los aeropuertos españoles, especialmente para el de Madrid-Barajas, el plan de digitalización ha consistido en convertir al aeropuerto de referencia entre Europa y América en un coladero de personas sin control. La gestión aeroportuaria que ustedes hacen da la espalda a la gestión racional, como se ha visto, por desgracia, durante la pandemia, siendo el aeropuerto de Barajas una de las puertas de entrada del coronavirus en España. Mientras hablan de digitalización, ustedes mismos han convertido los aeropuertos en unos hangares de puertas abiertas y coladero de virus.

El ministro Ábalos teoriza con los aeropuertos y al mismo tiempo salta de sala en sala por el aeropuerto de Barajas, con nocturnidad y maletines oscuros. Esa es la experiencia del usuario y la competitividad que ustedes proclaman, y que prueba el abandono del Gobierno de España para con los aeropuertos. Gestión cero, pero sí conspiraciones, caos y desgobierno.

Decir que hay una estrategia española de ciencia, tecnología e innovación suena a música celestial, más en las nubes que en la realidad. Será por la profesión de astronauta del ministro del ramo.

El Gobierno PSOE-Podemos habla de la digitalización del sector aéreo cuando la única digitalización que los españoles conocen del sector aéreo es la subvención dada a dedo, eso sí digitalmente, a la aerolínea Plus Ultra. Mal concepto de la digitalización.

Miren, señorías, el Gobierno PSOE-Podemos ha hecho saltar por los aires el sector aéreo, el sector ferroviario, y ahora también pretenden hacerlo con el sector de la carretera, imponiendo peajes en las autovías a usuarios y transportistas.

El Grupo Parlamentario Popular del Senado les hace una propuesta: apliquen la digitalización de forma real y efectiva en todos los aeropuertos; en todos, en los grandes, en los medianos y también en los pequeños. Lo tienen fácil, pasen de la propaganda a la realidad de forma que esta moción tenga sus consecuencias en el territorio más allá de sus palabras de hoy, vacías de contenido. Apliquen e implanten torres de control virtuales en muchos de nuestros aeropuertos; insisto, especialmente en los medianos y pequeños, aeropuertos que son igualmente un elemento esencial de la movilidad y la competitividad.

Yo soy senador por la provincia de León, y cuando bajen de las nubes a la realidad, cuando el aeropuerto de León tenga una torre de control virtual, como la tendrán aeropuertos de todo tipo y condición del resto de Europa gracias al proyecto de la Unión Europea, Sesar, en ese momento les aplaudiremos y yo diré que el Gobierno de España cree en la innovación y digitalización del sector aéreo en España. Mientras, solo podremos hablar de digitalización por el desvío de 53 millones de euros para la aerolínea

Plus Ultra, aeropuertos coladero y sin controles, y aeropuertos sin inversiones. Ese es el resumen de su gestión aeroportuaria.

A pesar de todo ello, vamos a votar a favor de su moción; una moción que hoy no es más que un brindis al sol, propaganda, señorías, que apoya al Gobierno. No cierren los ojos a la realidad. El sector aéreo español necesita de una apuesta clara y decidida.

Señorías del Grupo Socialista, atiendan con presupuesto real a los diferentes modos de transporte: aéreo, ferroviario, marítimo y también al de carretera, eso sí, sin peajes en las autovías. Con ello demostrarán que apuestan de verdad por las infraestructuras de toda España.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Meneses Roqué.

El señor MENESES ROQUÉ: Muchas gracias, presidente.

Ante todo quiero agradecer a los diferentes grupos su apoyo a esta moción que presenta el Grupo Socialista. Dicen que es de bien nacido ser agradecido, y yo pretendo serlo.

En cualquier caso, y en cuanto al último comentario del portavoz del Grupo Popular referente a temas que nada tienen que ver con lo que esta moción recoge, mezclándolo todo y haciendo un *totum revolutum*, donde hasta han metido a Madrid por medio, debo decir que ya está bien de hacer política destructiva, buscando siempre el conflicto y la intermediación para no sabemos qué. Aunque en el fondo sí sabemos lo que pretenden, que es intentar llegar al poder de cualquier forma, de la forma que sea aun haciendo lo que vienen haciendo últimamente. Pero vuelvo a repetir que es de bien nacido ser agradecido, y yo lo soy.

Voy a lo concreto y me centraré en contestar algunas de las cosas que se han dicho a lo largo de las diferentes intervenciones de los grupos. La velocidad con que la sociedad absorbe las nuevas tecnologías está dibujando una nueva realidad económica y social que coloca la innovación como la fuente principal de competitividad de las organizaciones del siglo XXI. En este escenario, y ante la convicción de que el pasajero debe ser el centro de nuestra estrategia, el gestor aeroportuario, en este caso AENA, ha definido líneas claras de trabajo que deben abordarse aplicando soluciones innovadoras. La transformación digital y la integración de plataformas inteligentes en la gestión de los aeropuertos se ha convertido en herramienta imprescindible que permite reaccionar en tiempo real sobre aspectos operativos y de seguridad, así como mejorar la experiencia del pasajero en su tránsito por los aeropuertos de todo el mundo. El gestor aeroportuario, por tanto, deberá promover activamente la creación de nuevas e innovadoras soluciones tecnológicas, encaminadas a mejorar la experiencia del usuario y su competitividad. Actualmente el gestor aeroportuario encargado de los aeropuertos españoles ya ha desarrollado una estrategia de innovación que incluye programas de desarrollo que pretenden alcanzar los objetivos de este ámbito, y las ha apoyado, como ya se indicó en la exposición de motivos —y aquí me refiero a lo dicho por Ciudadanos— con un fuerte compromiso económico de I+D+i.

Uno de los principales proyectos en el que se está trabajando en estos momentos es el desarrollo e implantación de la biometría aplicada a los distintos procesos aeroportuarios, en concreto al acceso, al filtro de seguridad y al embarque. Entre otros proyectos de innovación desarrollados por el sector aeroportuario cabe destacar también la puesta en marcha de la aplicación AenaMaps, en colaboración con Telefónica, que ofrece al viajero ayuda para guiarse mediante mapas en el interior de los mayores aeropuertos españoles, permitiendo al pasajero no solo conocer su ubicación en todo momento dentro de las instalaciones, sino navegar por los mapas de las terminales, buscar los puntos de interés —como puertas de embarque, restaurantes o tiendas—, y sobre todo, calcular la mejor ruta para llegar al destino, indicando la distancia y la duración de dicho trayecto.

No quiero extenderme y, por tanto, quiero concluir diciendo que es necesario destacar que el gestor aeroportuario ha propuesto un plan estratégico de innovación, con un ámbito temporal de cinco años, que tendría por objetivo impulsar la innovación y la digitalización y mejorar sustancialmente la experiencia del pasajero y la eficiencia de los procesos en los propios aeropuertos. El gestor aeroportuario, asimismo, lleva tiempo desarrollando proyectos en materia de innovación y digitalización, y tiene previsto el impulso de estas actuaciones mediante la aprobación de un plan estratégico de innovación para los próximos cinco años, que permitirá la implementación de nuevos proyectos en nuestros aeropuertos para optimizar la experiencia del pasajero y la eficiencia de procesos, así como mantener el liderazgo y ser referente internacional en la innovación y en la gestión aeroportuaria.

Muchas gracias. (*Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A NO LLEVAR A LA PRÁCTICA SU PROPUESTA DE COBRAR PEAJES POR CIRCULAR POR LAS AUTOVÍAS ESPAÑOLAS.  
(Núm. exp. 661/001048)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a no llevar a la práctica su propuesta de cobrar peajes por circular por las autovías españolas. Se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el senador Bernabé Pérez.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

El Plan de recuperación, transformación y resiliencia, aprobado por el Consejo de Ministros del pasado 13 de abril de 2021 y presentado tras el mismo por el propio presidente Pedro Sánchez, asume ante la Comisión Europea la determinación del Ejecutivo socialista de llevar adelante su propuesta de implantar peajes en la red de autovías estatales existentes en nuestro país. Así lo transmite sin ningún género de dudas dicho documento cuando establece literalmente: «Es preciso desarrollar un sistema de pago por uso de la red de vías de alta capacidad que permita cubrir los costes de mantenimiento». Y, posteriormente, añade en otro párrafo: «Se revisará la financiación de las vías de alta capacidad y se establecerá un sistema de ingresos que garantice los fondos necesarios para la conservación de la red viaria estatal».

En este sentido, debemos recalcar la trascendencia del instrumento utilizado para realizar esas manifestaciones, pues no se trata de unas simples propuestas sujetas a posteriores estudios o deliberaciones, sino que estamos hablando del documento oficial que el Gobierno de España remite a las autoridades de Bruselas para recibir a cambio nada menos que 70 000 millones de euros en ayudas no reembolsables durante los próximos tres años. Es decir, que la voluntad de compromiso debe entenderse inequívoca so pena de perder semejante suma en caso de incumplimiento. Es más, es que ya se nos estaba indicando cuáles eran las intenciones cuando en el anteproyecto de ley de movilidad sostenible y de financiación del transporte —en fase de consulta pública desde hace cuatro meses— se nos advertía diciendo: «Se planteará la necesidad de desarrollar un modelo predecible de financiación para la conservación y mantenimiento de las infraestructuras de nuestro país». En definitiva, que parece evidente que en el ánimo del Gobierno está —y ayer mismo fue refrendado en esta Cámara por el director general de Tráfico nada menos— la determinación de implantar peajes por circular por las autovías españolas, determinación jamás adoptada por ningún Ejecutivo hasta la fecha. Que no se nos diga si esto era propuesta del Partido Popular. No, el Partido Popular jamás documentó ni aprobó una propuesta de este estilo.

Caso de llevarse a cabo la medida, lo que está claro sin duda es que supondrá una afectación directa al derecho que, como ciudadanos, nos permite trasladarnos y circular libremente por todo el territorio de nuestro país y que está consagrado en la Constitución española nada menos, que sin duda se vería mermado porque en esta red de más de 12 000 kilómetros de autovías que tenemos en nuestro país empezaríamos a pagar como si fueran autopistas. Y, claro, las primeras reacciones no se han hecho esperar. Esta misma mañana —hoy mismo, señorías—, tanto Facua en representación de los consumidores como el RACE en representación de los automovilistas ya se han opuesto frontalmente a esta determinación del Gobierno. Y un poquito antes lo hizo la Confederación española de transporte de mercancías augurando que este tipo de medidas no solo no reactivarán la economía, sino que traerán la pérdida de muchos empleos en el sector, al igual que el final para muchas empresas transportistas, que ya están pasando situaciones de verdadera dificultad. En este punto, señorías, no está de más recordar la importancia del sector del transporte, que tanto nos debe importar en esta comisión, que supone el 8,5 % del PIB nacional y que genera más de 1,3 millones de empleos, además de transportar nada menos que el 95 % de las mercancías que se mueven en nuestro país, con lo que pueden hacerse una idea de lo que implicaría una cascada de quiebras y de despidos dentro de este ámbito.

Por todo esto, señorías, en el Grupo Parlamentario Popular nos posicionamos radical y frontalmente en contra de esta intención del Ejecutivo socialista de Pedro Sánchez de cobrarnos peajes a los españoles por circular por las autovías, por tres razones fundamentales. En primer lugar, porque es una medida que se ha impuesto unilateralmente y sin ningún tipo de deliberación, ni acuerdo, ni ganas de consenso previo, ni con el sector del transporte, ni mucho menos con las restantes fuerzas políticas, pese a que fue el propio ministro del ramo el que hace dos años anunció ya la creación de una subcomisión a este fin —subcomisión que, por cierto, no es que no haya llegado a reunirse, es que ni siquiera ha llegado a constituirse—. La

segunda razón, porque estamos hablando de infraestructuras de comunicación que ya están construidas y en servicio; es decir, que no precisan de financiación externa para su ejecución, como sí pasa con el caso de las autopistas, razón por la que luego se cobran los peajes. Y, por último, porque estas infraestructuras por definición son públicas y gratuitas, entre otras cosas porque ya las hemos pagado los españoles con nuestros impuestos vía Presupuestos Generales del Estado, que han permitido su construcción, de forma que, bajo ningún concepto, podemos tolerar que se quiera que paguemos dos veces, o más bien muchas más, por el mismo concepto.

Y esa es la razón, señorías de todos los grupos políticos, por la que les pedimos su apoyo a nuestra moción y nos posicionemos como Cámara Alta en contra de la intención del Gobierno de cobrarnos peajes a los españoles.

Muchas gracias. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Verdier Mayoral.

La señora VERDIER MAYORAL: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes a todos y a todas.

Dicen en mi tierra que no es lo mismo predicar que dar trigo, y es precisamente lo que hacen ustedes: una cosa dicen cuando están en la oposición y otra cosa hacen cuando están gobernando. Y es precisamente lo que ha ocurrido aquí: ustedes traen hoy una moción diciendo el no por el no, sin alternativa y, sin embargo, cuando gobernaba el señor Rajoy, en los peores momentos de la crisis de 2008, fueron los ministros del PP Ana Pastor e Iñigo de la Serna —Ana Pastor lo llevó a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos; aunque usted diga que no hay documentación, sí que la hay— quienes propusieron la financiación del mantenimiento de las infraestructuras viarias a cargo del usuario, con la premisa: quien la usa, la paga. Esas fueron palabras de esos ministros. Y financiarlo a través de los Presupuestos Generales del Estado, como ustedes pretenden, es decir que todas y todos, usen o no las carreteras, tienen que pagarlo.

Lo que se pretende es que, al igual que sucede con el mantenimiento de las infraestructuras aeroportuarias, portuarias y ferroviarias, corra a cargo de quienes las usan y quienes no las usan no soporten el cargo del mantenimiento. Y todo ello, además, no solo por la comodidad, sino también por la seguridad de las personas. España es la excepción: de veinticinco países de la Unión Europea, veintitrés ya regulan esta situación. Además, el encuentro que hubo en 2019 sobre la inversión, financiación y gestión de las infraestructuras de transporte concluyó en este sentido, y lo decía también gente del Partido Popular.

Hablan ustedes de medidas impuestas. Eso no es cierto, y ustedes lo saben, igual que saben que no se habla de la construcción de autovías, sino de mantenimiento. Por ello, mi grupo político propone hoy una enmienda en el sentido de plantear, en el marco de la nueva Estrategia de movilidad y Ley de movilidad, la necesidad de abordar un consenso sobre el modelo de red viaria en el que intervengan todos los sectores implicados, o sea, transportes de viajeros y transportes de mercancías, así como los partidos políticos.

Muchas gracias. *(Aplausos en los escaños del Grupo Partido Socialista).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Pasamos al turno de aceptación o no de la enmienda. El senador Bernabé Pérez tiene la palabra.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías del Partido Socialista: no, por tres razones. Primera, porque nunca un Consejo de Ministros del Gobierno de España había aprobado una propuesta de pagar peajes; ha sido el Partido Socialista de Pedro Sánchez el primero que lo ha hecho. No también, señorías, por una segunda razón que está muy clara: no nos vengan ahora otra vez a decirnos que vamos a constituir un grupo de trabajo estudio. Dos años hace ya que lo prometió el señor Ábalos, dos años que dijimos que sí y no es que no nos hayamos reunido, es que ni siquiera nos han llamado para constituir este grupo, y esto es una huida hacia delante, es una pantomima más para intentar esconder lo que quieren hacer ustedes. Aparte, como ya les he dicho: todas las mesas de trabajo que quieran, pero todo el sector del transporte en su conjunto ya les ha dicho que está en contra. Y, sobre todo y lo más principal, señorías, esto está muy claro, la moción es muy sencilla: sí o no a los peajes en las autovías, señores del Partido Socialista, sí o no. Retrántese hoy, porque lo va a saber toda España: sí o no.

No se acepta. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).*



# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 207

6 de mayo de 2021

Pág. 28

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

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

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Gracias, presidente.

Señorías, en este punto del orden del día también compartiré mi tiempo con el senador del Grupo Mixto Jacobo González-Robatto.

Tal y como ahora, en este momento, en esta situación, se está planteando el debate, desde luego para el Partido Aragonés es injusto que se pretenda imponer peajes por el uso de autovías en Aragón cuando sus habitantes llevan sufriendo un déficit de inversiones desde hace décadas; como ejemplo, la autovía del Pirineo, que hace más de veinte años que está en ejecución. Supondría pagar por unas infraestructuras públicas financiadas con los impuestos que ya ha pagado la ciudadanía. El uso de carreteras públicas no se puede utilizar para recaudar más impuestos y menos unos impuestos no progresivos, que no dependen del nivel de los ingresos ciertos.

Es cierto, sin embargo, que estamos ante el inicio del camino —no todo es sí, ni todo es no— y para llegar al final de ese camino es necesario un diálogo y un consenso para lograr una solución justa. Existen varias posibilidades y habrá que negociar la más adecuada para los ciudadanos y, en particular, para el sector del transporte.

No podemos olvidar, en cualquier caso, que es una medida europea que tendrá que aplicar el Gobierno que esté: PSOE, PP u otro. No nos podemos olvidar de esto, porque podríamos estar en el escenario que ya hemos vivido, de que unos tienen que aplicarlo y los otros vuelven a aplicarlo en mayor medida. Entonces, no todo es blanco o es negro, es según el color del cristal con que se mire. Es una cuestión que hay que debatir, que hay que negociar y que hay que pactar para llegar a una solución que sea justa; no en los términos en los que se están planteando, sino en los que tienen que plantearse.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Completa el turno el senador González-Robatto.

El señor GONZÁLEZ-ROBATO PEROTE: Gracias, presidente. Gracias, senador Sánchez-Garnica.

Señores socialistas, traen una moción de reconocimiento al transporte durante la crisis y ahora le regalan el premio de unos peajes. Un cuento de agosto es lo que comentaba el señor Ábalos hace escasamente unos meses refiriéndose, precisamente, al tema de los peajes. A esto se suman sus sindicatos de casta que, lejos de proteger a los trabajadores, aplauden a los atracadores fiscales del Gobierno. Otra muestra más.

Y a este impuesto se suma la confiscación a los ciudadanos cuando peor lo están pasando y cuando se les impide trabajar, con la eliminación, por ejemplo, de la reducción de la tributación conjunta del IRPF; otra ayuda más a los ciudadanos que las están pasando canutas. Los impuestos a las mascarillas, otra ayuda más del Gobierno socialista. La subida del diésel, que ya sabemos que el diésel es el principal combustible que utiliza el sector para el que ustedes trajeron una moción aplaudiéndoles, mientras por otro lado le pegaban una puñalada. La subida del diésel, los planes de pensiones y la comida rápida, también gastos que van directos al bolsillo de todos los que lo están pasando fatal, y ustedes no han tenido ni el más mínimo detalle para reducir el gasto superfluo en todas las chorradas en que se están gastando el dinero de los demás y el dinero de todos los contribuyentes.

Les pedimos que sean un poco comprensivos, que tengan un poco de empatía con aquellos que usan estas vías como medio de supervivencia y no son, precisamente, los más ricos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra la senadora Santiago Camacho.

La señora SANTIAGO CAMACHO: Gracias, presidente.

El asunto que nos trae a la comisión el Partido Popular es un ejemplo más de la falta de diálogo y de negociación del Gobierno y de la opacidad a la que estamos asistiendo en relación con el Plan de recuperación y resiliencia. Hace tan solo unos meses proponíamos en el Congreso un pacto nacional por las infraestructuras y la movilidad a través de una proposición no de ley. El PSOE votó a favor de esta iniciativa y, sin embargo, no han sido capaces ni de llamar a los diferentes portavoces de esta comisión



para consensuar y consultar las medidas en materia de movilidad. No está de más recordar que los partidos del Gobierno continúan en minoría y que si pretendemos que las medidas aprobadas como parte del Plan de recuperación y resiliencia sean estructurales, deben contar con todas las fuerzas políticas que estén dispuestas a negociar medidas buenas para los ciudadanos.

Entendemos que la medida del Gobierno pretende poner fin al déficit del mantenimiento de las infraestructuras de transporte, en particular las viarias de alta capacidad. Sin duda, el déficit de mantenimiento es un tema crucial que debemos atajar porque todos los años supone un deterioro de las instalaciones de transporte por valor de 10 000 millones de euros. Nos encontramos con que España desde el año 2012, momento en el que España era uno de los países del mundo con mejores infraestructuras, desde ese año el deterioro ha sido de 90 000 millones que hemos dejado de invertir y que, por supuesto, han afectado a la circulación en esas vías, a la seguridad vial y a la conectividad de los territorios. Cualquier medida para solucionar este problema debe contar con el consenso y el diálogo de los diferentes grupos políticos, los trabajadores de transporte de mercancías y los operadores de transporte.

En Ciudadanos hemos intentado plantear en numerosas ocasiones el asunto de la sostenibilidad económica y financiera de las infraestructuras del transporte y, sin embargo, ni el PP en su momento, ni el PSOE ahora han estado nunca interesados en dar una solución real al problema. Ahora los partidos del Gobierno nos sorprenden con esta medida enterrada en más de doscientas páginas del Plan de recuperación y resiliencia. Por desgracia, la unilateralidad del Gobierno condenará nuevamente a nuestras infraestructuras de transporte al olvido, un olvido que pagaremos a través de los Presupuestos Generales del Estado todos los ciudadanos por la desidia y la falta de consenso de los grupos del bipartidismo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista, tiene la palabra el senador Cleries,

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.

Nos encontramos con una moción que forma parte de la guerra electoral entre PSOE y PP, PP y PSOE. Yo invito a los señores del PP a que viajen por Cataluña, verán el déficit de autovías que hay —que algunas se han hecho en los últimos años— y que vas pagando autopista sí y autopista también, y después vas hacia España y vas de gratis en todo el viaje. (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado*). Les invito a hacerlo. Si quieren, cogemos el coche conjuntamente y lo verán. Ahora, la tarjeta la ponen ustedes, que nosotros ya hace muchos años que la ponemos.

En este sentido, nos vamos a abstener en esta moción, porque el tema del mantenimiento de las carreteras se tiene que tratar. Si uno va a un país civilizado, se encuentra con que se paga una euroviñeta, una viñeta de mantenimiento de la carretera por quien utiliza las carreteras, carreteras en general, no solo autovías. Esto se tendría que analizar desde un consenso y una voluntad de llegar a un acuerdo, pero esta no es una moción para decir: no se va a pagar en las autovías, no. Esta es una moción para hacer guerra electoral. (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado*). Por tanto, nosotros nos abstenemos porque no queremos entrar en esta guerra que tienen entre ustedes, porque, al final, ustedes tienen la guerra, pero los catalanes somos los que pagamos. (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado*).

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: El titular de hoy es: peaje o libertad. (*Risas*). Estoy por hacer apuestas con sus señorías a que ese va ser el eslogan con el que los periodistas van a resumir este debate. (*Risas*.— *El señor Bernabé Pérez: Sí o no, sí o no*). Es una broma y me alegra que de vez en cuando nos podamos distender y reírnos, pero, hombre, de fondo hay una cuestión seria. Hay una necesidad evidente de mantener las infraestructuras, las autovías que, efectivamente, se han construido con dinero público, vía Presupuestos Generales del Estado, las hemos pagado todos y todas, y ahora es necesario mantenerlas. También es verdad que hay que trasponer una directiva europea y esta moción es un caso de insumisión con carácter preventivo a una directiva europea o a la trasposición de una directiva europea. Por seguir con el tono, permítanme, con una *miajita* de guasa.

En serio, señorías, este debate, que es importante porque somos muchos y muchas las usuarias de esas autovías que han sido, insisto, sufragadas con dinero público, con los impuestos de todos y que hay

que mantener porque llevan mucho tiempo con enormes déficits de mantenimiento, requeriría un mínimo de capacidad de diálogo entre partidos que gobiernan el Gobierno central y comunidades autónomas, porque, al final, las autovías vertebran el conjunto del territorio y no en todos los territorios coincide el mismo color en el gobierno. Y no puede ocurrir que haya unos territorios donde los ciudadanos que allí vivan tengan unas determinadas condiciones para poder trasladarse por el territorio y otros no.

Requeriría de un ejercicio de cordura, más allá de las risas, señorías, requeriría que fuéramos más allá de hacer de esto, efectivamente, los coletazos de un debate electoral. Por cierto, muchas felicidades a los enormes ganadores de esta historia de Madrid; pasemos la página, por favor, que ya nos han dado bastante la lata con la campaña de Madrid, vamos a lo concreto. *(Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.— El señor Bernabé Pérez: ¡Claro, claro, si fuera al revés...!)*

En estas condiciones de confrontación, a nosotros se nos hace muy difícil apoyar una iniciativa, y conste que estamos en contra de que se cobre peaje a las personas que circulan por las autovías indiscriminadamente, porque ese peaje se le cobra igual a una enfermera que va de Sevilla a Cádiz a trabajar en el hospital que al dueño de una gran empresa o que a un trabajador en paro; se cobra indiscriminadamente y no debería ser en ningún caso indiscriminadamente. Con estas condiciones, esto es lo que queríamos comentar respecto a esta iniciativa.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Tiene la palabra la senadora Vaquero Montero, del Grupo Parlamentario Vasco. *(Pausa)*.

No se encuentra en la sala.

Pasamos al turno del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana. Entiendo que la senadora Cortès va a ser la portavoz. Tiene la palabra.

La señora CORTÈS GÈS: Gracias, presidente.

Voy a sustituir a la portavoz Sara Bailac, que ha tenido que irse a una ponencia a esta misma hora. Gracias.

Existe un debate creciente sobre cómo debe ser el modelo de financiación de las vías de alta capacidad. Un debate que hay que abordar desde el consenso y no arrojando propuestas incoherentes con lo que los gobiernos del Partido Popular han venido haciendo y defendiendo mientras ellos gobernaban. Lo que tampoco parece razonable es que no tengamos conocimiento de cuáles son los planes del Gobierno en este y otros tantos temas del Plan de recuperación, transformación y resiliencia que el Ejecutivo ha enviado a Bruselas.

En Cataluña, el debate sobre cómo debe ser el modelo de financiación de las vías de alta capacidad nos alcanza a pocos meses de la finalización de las concesiones de la AP-7 entre Tarragona y la frontera con Francia y la AP-2 entre Zaragoza y El Vendrell, unas concesiones que están más que amortizadas y que están en manos de empresas con beneficios multimillonarios, que encima comportarán el pago de indemnizaciones. La liberación del peaje de la AP-2 llega con años de retraso a causa de las prórrogas acordadas con el Gobierno de José María Aznar y la connivencia de los Gobiernos de Jordi Pujol. Esta demora en la liberalización de la autopista ha generado graves consecuencias, como el aumento de la peligrosidad de la N-240. Así, vemos la próxima liberación de la AP-2 en agosto como una gran oportunidad para el eje Lleida-Tarragona, aunque —como hemos venido recordando— queda mucho trabajo por hacer: la construcción de nuevos enlaces con la AP-2, el fortalecimiento del transporte ferroviario para pasajeros y también para el transporte de mercancías. En el caso de Lleida, la próxima liberación de la autopista AP-2 dentro de cuatro meses cambiará las dinámicas de movilidad entre Lleida y Tarragona y hará posible la conexión de la industria agroalimentaria de Lleida con el puerto de Tarragona y la conexión entre los sectores industrial y turístico.

Cualquier solución que se pretenda adoptar respecto al modelo de financiación de las autopistas debe pasar por el consenso con las comunidades autónomas. Como saben, en Cataluña se ha venido defendiendo el modelo de la viñeta para mantener en buen estado las vías de alta capacidad y para poder abordar nuevas inversiones; un modelo que reduciría el coste para los nuevos usuarios y usuarias, haciéndolo más equitativo y proporcional para la ciudadanía de Cataluña. A la vez, la implantación de la viñeta permitiría un nuevo marco de relación y de reglas del juego respecto al modelo de gestión, ya no de concesión: permitiría racionalizar la red y cerrar definitivamente con proyectos de desdoblamientos reiterativos e innecesarios y también mejoraría los itinerarios del tráfico de mercancías internacional, reduciendo costes, contaminación y evitando el tráfico por el centro de las poblaciones. Además, su

implementación liberará recursos económicos en dos direcciones: algunos costes actuales que se podrán destinar a políticas prioritarias y también a incorporar nuevos recursos económicos que, una vez hecha la gestión, permitirían destinar los excedentes a la mejora del transporte público.

Por tanto, cuando quieran abordar este tema, este debate, con rigor y transparencia, aquí nos encontrarán, pero eso no es lo que hoy se está planteando aquí, en esta comisión.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, parece evidente que algunos grupos políticos todavía no han entendido de lo que estamos hablando aquí esta mañana, razón por la que voy a empezar mi intervención reiterándoles brevísimamente los argumentos que ya les hemos dado anteriormente. No procede que el Gobierno saque adelante el cobro de peajes en las autovías, en primer lugar, porque es una medida impuesta unilateralmente, sin ningún tipo de diálogo ni con las restantes fuerzas políticas, ni con el sector del transporte. En segundo lugar, porque las autovías son infraestructuras que ya están construidas y en servicio —reitero una vez más—, de forma que no se necesita de financiación externa para su ejecución, como sí pasa con las autopistas de peaje. Y, en tercer lugar, porque es un disparate que el PSOE nos quiera privatizar las autovías, señorías (*Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado*), pese a que son infraestructuras que, por definición, son públicas y gratuitas, entre otras cosas porque ya las hemos pagado con nuestros impuestos vía Presupuestos Generales del Estado. Es decir, tres razones que entendería cualquier persona normal, excepto si estamos, como parece el caso, ante talibanes de las políticas fiscales de la izquierda, esas que solo buscan esquilmar nuestros bolsillos con impuestos, tributos, tasas y peajes, pensando ilusa y erróneamente que ahí está la solución, cuando por ese camino solo vamos a la perdición. Por cierto, medidas que también, curiosamente, han ido a aparecer justo después de celebrarse las elecciones madrileñas, pese a que fueron aprobadas hace ya más de tres semanas. ¿Por qué no las contaron antes, señorías socialistas?

Por si no lo han entendido todavía, el Partido Popular les va a dar tres argumentos a ver si así conseguimos hacer que lleguen a la conclusión de que esto es una locura. En primer lugar, porque supondrá también una importante pérdida de competitividad para el sector del transporte. Señorías, uno de los grandes objetivos económicos de España como país es el de constituirse en el gran *hub* logístico de occidente, en el gran puerto de carga, descarga y distribución de los tránsitos comerciales provenientes de América Latina, de África y de Asia para su distribución por el resto de Europa, y viceversa, y todo lo que se está haciendo de ampliación de puertos, de ejecución de redes de alta velocidad ferroviaria, de mejora de las autovías son herramientas dirigidas en ese sentido. Por tanto, castigar ahora con peajes a un sector tan competitivo como es el del transporte, que además supone el 95 % del movimiento de mercancías por carretera que se hace en nuestro país, supone un sobre coste excesivo que va a mermar mucho su competitividad y que nos va a hacer menos atractivos frente a los competidores de otros países europeos que no tienen que hacer frente a estas cargas económicas.

En segundo lugar, señorías, porque va a suponer una notable disminución de la seguridad vial. Las vías de alta capacidad son mucho más seguras que la red de carreteras convencionales. Sin embargo, si se aprueban estos peajes, lo único que vamos a conseguir es que muchos conductores, tanto de turismos como de camiones, abandonen las autovías y se metan en la red secundaria, mucho peor preparada y que va a tener un incremento de tráfico muy notable, de tal forma que, por desgracia, y aunque no lo queramos, va a suponer mayor número de accidentes y de siniestralidad vial.

Y, en tercer lugar —y esta, señorías, por favor, atiéndanla—, porque supondrá una gravísima desigualdad y pérdida del poder adquisitivo a los españoles. Hasta el momento el Gobierno en ningún momento ha querido facilitar cifras de cuánto van a suponer estos peajes, pero cada vez que tiene ocasión filtra lo que ha sido la propuesta de la Seopan, a ver qué tal respiramos, y que supone 0,03 euros por kilómetro recorrido para los turismos y 0,14 euros por kilómetro recorrido para los vehículos pesados. ¿Qué supondrán estas cifras? Señorías, para un particular que, por ejemplo, haga algo muy habitual, 100 kilómetros diarios para ir al trabajo y volver a su casa todos los días —algo muy normal en las áreas metropolitanas de las grandes capitales o en muchas provincias que tienen dos ciudades importantes, por ejemplo, Oviedo y Gijón, Alicante y Elche, Murcia y Cartagena, Talavera de la Reina y Toledo, Mérida y Badajoz, y así un largo etcétera—, pues que esa persona, ese españolito, va a tener que pagar 3 euros diarios de peajes, que serán 15 euros

semanales, que supondrán 60 euros al mes y más de 700 euros al año. Señorías, ¿quiénes van a viajar ahora? ¿Quiénes van a poder permitirse disponer de ese dinero para hacer ese tipo de desplazamientos tan cotidianos? Y si vamos a los camiones, más de lo mismo, señorías, estamos hablando de que, según el estudio que ha hecho la patronal Froet, del sector del transporte de mercancías por carretera, el coste medio anual para un vehículo pesado será de 15 000 euros, es decir, más de 1200 euros mensuales por camión, una cantidad de todo punto desorbitada y que va a terminar de llevar al cierre a muchas empresas del sector que ya tienen la soga al cuello, como ha denunciado la Confederación española de transporte de mercancías.

Por todo ello, señorías, por los gravísimos quebrantos económicos que va a suponer esta medida para los españoles y para las empresas del transporte, por lo que va a ocasionar de pérdida de competitividad, de cierre de empresas, de gente en el paro, les pedimos, señorías de la izquierda, que, aunque solo sea por una vez, estén hoy con el Partido Popular y voten a favor de esta moción, porque solo va a suponer que no se nos cobren peajes a los españoles por circular por las autovías, tal y como pretende el Gobierno de Pedro Sánchez.

Muchas gracias. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.— Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Cierra el turno de portavoces en esta moción, por el Grupo Parlamentario Socialista, el senador Fernández Palomino.

El señor FERNÁNDEZ PALOMINO: Muchas gracias, señor presidente.

Lo que me faltaba escuchar del Partido Popular era una acusación generalizada de falta de inteligencia a aquellos senadores que no piensan como el Partido Popular. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista).*

Yo les voy a decir lo que ustedes ya saben respecto del modelo de financiación de la conservación de nuestra red de autovías. A) El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana no tiene una propuesta definida. B) Tiene claro que, en cualquier caso, el modelo de tasa por uso no se pondría jamás en marcha en la actual coyuntura económica. C) El ministerio tiene muy claro que cualquier sistema a implantar debería contar con el consenso político, con grupos políticos, con comunidades autónomas, con el sector del transporte para su implantación y que, en todo caso, incluiría mecanismos para que los profesionales del transporte no tengan que soportar este coste, así como soluciones para colectivos y personas que deban ser estudiados especialmente —a alguno se ha hecho referencia—. Y, D), las únicas propuestas que actualmente obran en el ministerio son las siguientes, cuyas carátulas les muestro *(El señor Fernández Palomino muestra dos documentos)* y que, repentinamente, han olvidado los señores del Partido Popular. Porque no hay que olvidar que la única propuesta que tiene el ministerio la hizo Ana Pastor, que pasó a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, que, como saben, es el trámite previo al Consejo de Ministros, para aprobar este sistema de peajes. Y hay otro estudio del ministro De la Serna *(El señor Fernández Palomino muestra un documento)*, este que se llama Estimaciones de tarificación de la red de alta capacidad para diversos escenarios en el horizonte 2021, que encargó a Ineco en 2018 con el mismo fin y cuyo recorrido se vio frenado por la moción de censura. Esto es lo que tiene el ministerio y nada más, y estas son las portadas de esos documentos.

Ustedes han encontrado OyA trabajando a altos niveles de amnesia selectiva y otros no menos altos de demagogia, y es verdad que se lo están comprando, pero veamos qué piden realmente ustedes en su moción. Dicen ustedes en su moción que las autovías son gratuitas, pero aquí gratuito no hay nada: construcción, mantenimiento de la red, el resto de costes de gestión de nuestra red se financian vía impuestos y lo pagan y lo siguen pagando los españoles, todos —por cierto, la red de autovías mayor de Europa—. Ustedes hoy, con su moción, sin apelar al consenso o al diálogo y sin anestesia, tratándonos de faltos de inteligencia, vienen a apostar decididamente y sin alternativa por el modelo de: impuestos para todos los españoles para pagar la conservación de la red, utilicen o no la red de autovías. Eso es lo que vienen a hacer, tajantemente. Por cierto, apenas unos minutos después de escucharles un canto apasionado contra la subida de impuestos. ¿Coherencia? Qué más da. Esta mañana nos han acusado incluso de doble moral. Ustedes mismos, ahí lo dejo.

¿Es esta su propuesta de impuestos para todos la mejor opción para cubrir los costes de conservación de la red? Nosotros hoy les hemos planteado en nuestra enmienda un trabajo conjunto para buscar un consenso al respecto, pero han elegido la demagogia, en la que se encuentran cada vez más cómodos,



ustedes han dicho que no a esa búsqueda del consenso —según lo que pone en la exposición de motivos y por lo que usted ha dicho, señor Bernabé, hace un momento—. Ustedes lo tienen ya claro: impuestos, pero lo tienen claro ahora, cuando gobernaban su postura era otra. Ya lo han visto: Estimaciones de tarificación de la red de alta capacidad —por cierto, horizonte 2020-2021—, de fecha 22 de febrero de 2018, por si se les ha olvidado.

A nosotros, que apostamos por un debate constructivo e intentar llegar a un consenso, como ha ocurrido en toda Europa, no nos tranquiliza nada su querencia repentina por los impuestos, porque los conocemos y todos sabemos cuál es su sistema impositivo ideal: que paguen menos los más ricos y más los que menos tienen; sistema que suele acompañarse de una estrategia para cargarse lo público. (*Protestas en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado*). Yo no sé si esa propuesta suya de impuestos para todos que ustedes defienden ahora es la mejor opción; no sé si es la más justa, la más igualitaria; no sé si es la más progresiva. Pero no creo que piense lo mismo que ustedes, pongamos por caso, un pastor de Santiago de la Espada, que llega a tener en algún caso hasta 200 kilómetros para llegar a una vía de alta capacidad y que tal vez no entienda por qué tiene que contribuir con su trabajo a esos gastos de conservación. O le voy a poner un ejemplo más cercano: un transportista de Murcia o de Jaén, pongamos el caso, que cuando sale de España tiene que pagar la famosa viñeta para contribuir a la conservación de las autovías de esos países a los que sale, mientras que en el caso del transportista de esos países que viene a España —50 000 que entran cada día, recordemos— no se tienen que preocupar al respecto, que ya su contribución la pagamos todos los españoles con nuestros impuestos, porque la carga recae sobre los contribuyentes españoles. Por cierto, qué curioso ver a Vox defender que las infraestructuras que utilizan los extranjeros las paguen solo los españoles. (*Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista*). ¡Vaya mañana llevamos!

Estamos, como les digo, ante un debate que necesita altura política, sacarlo de esta demagogia tan fácil como inútil para construir un sistema que sea justo, coherente, transparente, eficaz, en el que ingresos y costes se equilibren, sin beneficios inmorales para amigos que aparezcan por el camino, que les aparecen muchos, y que se acerque al principio de usuario pagador al que nos obliga la Comisión Europea. Señorías, a ver si vamos leyendo también las directivas europeas.

Por tanto, la pregunta no es sí o no, que es la que usted hace. La pregunta es diálogo o impuestos para todos. Y nosotros elegimos diálogo.

Nada más y muchas gracias. (*Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista.— Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA APLICACIÓN DE DETERMINADAS BONIFICACIONES AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON ORIGEN O DESTINO EN LAS ILLES BALEARS EN EL MARCO DE SU RÉGIMEN ESPECIAL.

(Núm. exp. 661/001053)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Debatida suficientemente la moción, pasamos a la sexta, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a la aplicación de determinadas bonificaciones al transporte de mercancías con origen o destino en las Illes Balears en el marco de su régimen especial.

Se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Para la defensa de la moción, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el senador Bonet Bonet.

El señor BONET BONET: Gracias, señor presidente.

Señoras y señores senadores, el tejido industrial balear se redujo en la crisis de 2008 de 700 empresas que se beneficiaban del sistema de compensación del transporte marítimo y aéreo de mercancías en el ámbito industrial hasta tan solo 300 en 2015. La recuperación posterior ha sido lenta y actualmente se acogen a este sistema tan solo unas 330 o 350. Es un hecho que la pérdida de competitividad y menor participación de los productos baleares en los mercados está llevando a la desindustrialización de nuestro territorio.

El objetivo de la propuesta que se recoge en nuestra moción, y que deriva del texto que ya figura en el régimen especial balear es conseguir que las empresas industriales baleares puedan competir



en condiciones de mayor igualdad con las empresas que operan desde el continente. Este sistema de compensación vigente —se hace cubriendo parcialmente los sobrecostes del transporte marítimo y aéreo— no representa un privilegio, sino el cumplimiento de un mandato constitucional contemplado en el artículo 138 de la Carta Magna española. Sin embargo, la normativa europea establece unos límites que suponen que de los 5 millones previstos para ayudas solo se hayan ejecutado el 66 % en los últimos ejercicios, sin tener en cuenta el ejercicio 2020, que, por supuesto, se ha visto gravemente afectado por la pandemia.

Como ya hemos dicho, en esta moción recogemos uno de los objetivos que ya contempla el régimen especial de Baleares, que en el artículo 11 y en la disposición transitoria primera establece que el Gobierno de España tendrá que solicitar la modificación del reglamento sobre las ayudas *de minimis* para aumentar el límite de 200 000 euros que puede llegar a acumular una única empresa durante un período de tres años, así como eximir a los sectores que se establezcan preferentemente, según establece el artículo 11, incluyendo materias primas no energéticas necesarias para el desarrollo de la actividad de estos sectores. En este sentido, el Gobierno de España ha impulsado ya la correspondiente prenotificación ante la Comisión para proceder a la modificación que hemos expuesto. El Gobierno de España, por otra parte, ha ampliado este año pasado las compensaciones de diferentes artículos del 35 % al 65 % y del 30 % al 60 %, por tanto, avanzando en ese apoyo al sector industrial balear que, como hemos explicado, viene a ser perjudicado en este caso por la insularidad.

Con esta moción, por tanto, instamos al Gobierno a no desviarse de estos objetivos, a que trabaje para ellos y, además, a que amplíe el apoyo que presta a estos sectores especialmente afectados por lo que llamamos los costes de insularidad y, especialmente, en esta época en que hemos visto cómo nuestra economía, en general, se ha visto gravemente perjudicada por los efectos de la pandemia de la COVID-19.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Marqués Palliser.

El señor MARQUÉS PALLISER: Gracias, presidente.

El Grupo Parlamentario Popular cree necesario establecer una verdadera voluntad política a la hora de ayudar a los sectores productivos de las islas Baleares. Por este motivo, hemos presentado una enmienda, que consiste en convocar de forma urgente la comisión mixta Gobierno-Comunidad Autónoma de las islas Baleares, contemplada en el artículo 11 del Real Decreto Ley 4/2019, de 22 de febrero, del régimen especial de las islas Baleares, a los efectos de ampliar el número de sectores económicos y tipos de mercancías a los que resultan de aplicación las compensaciones al transporte marítimo de mercancías, a los efectos de compensar los incrementos de los fletes marítimos derivados de la adaptación de los operadores a los límites establecidos en dicha directiva y al anexo VI revisado del Convenio Marpol, adoptado por la Organización Marítima Internacional a partir del 1 de enero de 2020. De esta forma, tendríamos ayudas, no solo promesas.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Senador Bonet, es su turno para aceptar o rechazar la enmienda.

El señor BONET BONET: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer la predisposición al acuerdo por parte del senador Marqués, ya que hemos estado intentando transaccionar esta enmienda, así como la voluntad que se expresa en la propia redacción de la enmienda y la exposición que ha hecho el senador del Grupo Popular para, de alguna manera, ampliar y mejorar lo que nosotros proponemos en esta moción.

Es cierto que estábamos dispuestos a aceptar —incluso la urgencia— la convocatoria de la comisión mixta a que se refiere la enmienda del Grupo Popular. Ese aspecto generaba consenso y se hubiera podido transaccionar. Sin embargo, la ampliación a que se refiere a la enmienda es un compromiso que no solo compete al Gobierno de España, sino también a la Comisión Europea, que es la que tendrá en todo caso la última palabra.

Hemos estado negociando para intentar llegar a un acuerdo para una transacción que tuviera la aceptación de los diferentes grupos, pero no ha sido posible. Por tanto, no podemos aceptar la enmienda

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.  
Señorías, pasamos al turno de portavoces.  
Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Sánchez-Garnica.

El señor SÁNCHEZ-GARNICA GÓMEZ: Señor presidente, señorías.  
Simplemente anuncio nuestro voto favorable al estimar que es lógica, que es razonable y que es oportuna la iniciativa que se presenta, porque aporta y ayuda a la solución de problemas que se han expuesto a lo largo del debate.  
Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.  
Senadora Santiago Camacho, su turno..

La señora SANTIAGO CAMACHO: Gracias, presidente.  
Las desventajas y costes adicionales que supone la insularidad son incontables, resta competitividad a nuestras empresas y encarece los precios de todo.  
Creemos que el punto 2 es necesario para que las empresas puedan competir en igualdad de condiciones y oportunidades en las regiones territoriales, como está reconocido en el artículo 138 de la CE y en el decreto del régimen especial para Baleares, pero diferentes gobiernos siempre han estado remoloneando sin dar una solución a la problemática.

El régimen especial de Baleares, que se aprobó ya en 2019, ya pedía que se hiciera esta petición. Lo que viene a decir esta moción es que se saque del reglamento europeo, que indica la cantidad máxima de ayudas que se puede dar a las empresas de transporte por parte del Estado sin que se vea afectada la competencia. Lo que trata la Unión Europea es que los Estados no inflen con subvenciones a las empresas de sus países para desvirtuar la competencia y hundir a otros Estados. En este sentido, con la aprobación del REB se pretende compensar la insularidad con ayudas. Si estas nuevas ayudas se incluyen en este máximo y el máximo es igual para todos, se desvirtúa la ayuda; es decir, las islas se verán perjudicadas. Por este motivo, está bien que en territorios insulares el máximo de ayudas que se pueda dar se vea aumentada y que no tenga que hacerse otro procedimiento más engorroso.

Resumiendo, por nuestra parte no hay ninguna pega porque es pedir a la Unión Europea algo que ya está contemplado en el Real Decreto Ley/2019, REB, en su disposición transitoria primera, y lo consideramos totalmente justo y necesario.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Señor Cleries, tiene la palabra.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, presidente.  
Quiero manifestar que daremos nuestro apoyo a esta iniciativa del Grupo Socialista.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.  
Senador Vicenç Vidal, tiene la palabra por el Grupo Izquierda Confederal.

El señor VIDAL MATAS: Muchas gracias, presidente.  
Esta mañana, cuando he llegado al Senado, me he encontrado a la compañera Pilar González, de Andalucía, y le he hecho una pregunta: Pilar, ¿ayer se celebraba alguna tradición en Andalucía que yo me haya perdido por el camino? ¿Hay algún hecho diferencial en Andalucía que pueda explicar las declaraciones de la ministra ayer en Baleares? Me dice: ¿Por qué, Vicenç? Y le explico que ayer la ministra daba por cumplido el régimen especial de las Iles Balears en declaraciones ni más ni menos que en el Consolat de Mar, la sede de nuestro Gobierno. Por tanto, entendiendo que si en Andalucía no hay ninguna fiesta parecida al *dia d'enganar* de Menorca, que viene de tradición inglesa, o al día de los santos inocentes específico, creo que la ministra estuvo muy desafortunada. Afortunadamente, hoy el Grupo Socialista enmienda a la ministra Montero presentando esta moción, que pide precisamente el desarrollo del régimen especial, porque hay partes que no se están estado cumpliendo; hay partes en las que tenemos que seguir insistiendo.

Habitualmente, expresamos nuestras peticiones sobre el factor de insularidad. Ustedes ya me han oído hablar en diferentes ocasiones de este aspecto y hoy el senador Bonet introduce otros aspectos del

transporte de mercancías. Creo que es importante también hablar de estos aspectos. El martes que viene, en la interpelación que tendremos con el señor ministro Ábalos, le vamos a sacar también este tema y otros que permitan el REB, como el transporte marítimo, el transporte aéreo y transporte terrestre, que también tiene sus peculiaridades. Por tanto, bienvenido sea el Partido Socialista pidiendo que el régimen especial se cumpla.

Yendo al tema, la senadora de Ciudadanos ha explicado muy bien el hecho que nos ocupa. En el primer punto pedimos esa exención para las Illes Balears de cumplir el reglamento *de minimis* o que esos *de minimis* sean superiores para poder ser igual que el resto —esto es importantísimo—. Al tener un sobrecoste, al recibir esas ayudas, sí se cumplen todos los *de minimis*, las empresas los consumen en ese sobrecoste de transporte y pierden competitividad comparadas con el resto de industrias, y así se provoca la desindexación de nuestra economía. Por tanto, es importante que en el transporte marítimo, uno de los sobrecostos más importantes, se pueda ayudar y que esa ayuda no cuente para *de minimis* o que esos *de minimis* sean mucho mayores y permitan no perder esa competitividad.

En el segundo punto, estamos de acuerdo en que hasta que Europa lo reconozca, hasta que Europa modifique este reglamento, tenemos que seguir con las ayudas que se están dando, pero, como bien decía el senador Bonet, algún problema tienen porque no se están agotando. Y eso es porque las tienes que pedir y no sabes si te las van a dar pero tienes que hacer el gasto; por tanto, pierden eficiencia. Tenemos que seguir mejorando en esta línea de ayudas para que las empresas transportistas puedan repercutir en sus costes esa subvención y, así, bajar los precios; si no, estas ayudas pierden su efectividad.

Y tengo que dar la razón al compañero de Menorca en cuanto a que en esta moción el Estado pide a Europa que haga cosas por el REB, pero no pide nada para que el Estado cumpla con las Illes Balears. Nos falta ese compromiso del Estado, como indicaba el senador Cristóbal. Claro, el Grupo Socialista es bueno para pedir a Europa, pero también tenemos ser buenos para pedir compromisos al Estado; creo que en ese punto la enmienda presentada por el Grupo Popular era positiva. Y tengo que reconocer el trabajo del senador socialista Cosme Bonet presentando un compromiso claro: que se reúna la comisión bilateral para tratar el REB y que allí se analicen qué sectores tienen que beneficiarse y se analicen qué productos se pueden incluir. Por tanto, creemos que se ha producido un avance. Quiero recordarles que el Senado instó a la ministra Montero a que esta comisión se reuniera ya en junio. Por tanto, es evidente que es un compromiso que pueden adquirir, porque en un mes se tiene que reunir la comisión bilateral.

Por tanto, vamos a dar apoyo a la moción, creemos que se tiene que favorecer el transporte de mercancías a un precio justo para que nuestras empresas sean competitivas y lamentamos que el Grupo Socialista y el Grupo Popular no hayan llegado a un acuerdo, porque creo que complementaba muy bien y nos hubiera quedado una moción redonda en defensa de las Illes Balears.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, ¿desea hacer uso de la palabra? (*Pausa*).

No interviene.

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

La señora CORTÈS GÈS: Gracias, presidente.

Respecto a esta moción, estamos de acuerdo con lo planteado; de hecho, es una cuestión que nuestro grupo parlamentario lleva reclamando desde hace años. Concretamente, en abril del año 2018 ya planteamos al ministro de Fomento del Partido Popular la necesidad de reforzar las políticas de apoyo a las mercancías. A menudo, hablamos del transporte de personas, pero debemos hablar también del transporte de mercancías.

Desde el año 1999 existe un real decreto que pretende compensar el transporte marítimo y aéreo de mercancías. Se trata del Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio. Pues bien, resulta más que evidente que la cuantía de estas compensaciones para corregir los datos de la insularidad poco funcionan o, por lo menos, este sistema no nos gusta, no es el que escogeríamos.

Ustedes saben que la Unión Europea no permite que los Estados subvencionen más de 200 000 euros cada tres años a cualquier empresa para no generar agravios y efectos negativos en el mercado de la competencia. Hasta aquí, de acuerdo, pero resulta que las empresas que están en la isla no tienen el mismo acceso al mercado que las del continente y el sistema no ayuda. Sobre estas compensaciones, las empresas nunca saben si van a beneficiarse más o menos. Como el real decreto lo ciñe a la disponibilidad presupuestaria, las empresas funcionan a ciegas la mayor parte del año, por lo que consideramos que este no es un buen sistema.

Señorías, debemos saber que el régimen *de minimis* no ayuda para nada a nuestras empresas insulares, y las empresas insulares no operan con igualdad de condiciones que las empresas continentales. En resumen, son capaces de aplicar un descuento a centenares de miles de personas al año para desplazarse, pero no de aplicarlo a las empresas. Por lo tanto, nos tocará trabajar y remar en esta dirección. Solo nos queda pedir al PSOE que esto no se quede en una simple moción. Es muy fácil hacer declaración de intenciones, lo difícil es aplicar las políticas necesarias. Por lo tanto, les decimos: Pónganse a trabajar al respecto y nos tendrán a nosotros para lo que convenga.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

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

El señor MARQUÉS PALLISER: Gracias, presidente.

La moción que ha presentado hoy el Grupo Socialista para instar a las administraciones europeas a modificar el Reglamento UE 1407/2013, sobre la aplicación de las ayudas *de minimis* y que afecta al sector industrial balear en los costes de transporte de mercancías, es un debate que entendemos superado. Porque hace años que los diferentes partidos políticos, a través de sus representantes en Europa, en la comunidad autónoma y, queremos pensar, también en el ministerio están trabajando para que la Unión Europea realice dichos cambios. En otras palabras, existe unanimidad política y empresarial en que se deben seguir los pasos oportunos para modificar dicho reglamento. Lo más importante: se está trabajando en ello, por lo menos el Partido Popular. Ahora bien, traer dicha propuesta a esta comisión se puede llegar a entender como un paso atrás, ya que, repetimos, queremos creer que hace mucho tiempo que lo tenemos superado y desde nuestras respectivas representaciones estamos trabajando en que llegue cuanto antes para beneficio de toda Baleares.

Dicho esto, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda de adición porque es muy fácil pedir a Europa que solucionen nuestros problemas, pero el Gobierno español tiene mecanismos, tiene herramientas para compensar el gran coste que tiene para las empresas de Baleares el transporte de mercancías. Otra cosa es que el Gobierno del señor Sánchez quiera hacerlo. Voluntad política, y esa, señorías es la cuestión. Nos preguntamos si hará algo el Gobierno socialista para ayudar a los sectores económicos de Baleares que lo están pasando francamente mal. Recordemos que es la comunidad autónoma que ha sufrido una bajada más drástica del PIB y que las expectativas, tanto en el sector industrial como en el sector turístico, no son buenas. Por si fuera poco, hoy nos hemos despertado con otra desagradable sorpresa, y es que ayer, después de tres años, la ministra Montero visitó Baleares, realizando unas declaraciones sorprendentes sobre el régimen especial de las islas Baleares. Ha prometido negociarlo, pero lo ha dado por cumplido. ¡Casi nada! Pésimos augurios.

Recordemos que, recientemente, el Parlamento de las islas Baleares ha presentado recurso de inconstitucionalidad al Gobierno por la no inclusión en los Presupuestos Generales del Estado de la asignación del REB. Pero volvamos a la cuestión de fondo: voluntad política. Si de verdad el Partido Socialista, es decir, el Gobierno quiere ayudar al sector industrial en Baleares, lo tiene muy fácil: escuchen nuestra propuesta, convoquen de forma urgente la comisión mixta Gobierno-comunidad y amplíen los sectores económicos y tipos de mercancías a los que resulta de aplicación las competencias en el transporte marítimo de mercancías. De esta forma, compensaremos el incremento de fletes marítimos que entraron en vigor en 1 de enero de 2020. Es fácil y sencillo, pero falta voluntad política.

Señorías, el sector industrial en las islas Baleares ha sufrido el pasado 2020 un incremento de los fletes marítimos de entre 10 % y el 20 %, a los que hay que añadir todas las consecuencias económicas de la pandemia. Por lo tanto, es urgente la toma de medidas para que no desaparezca. Y para que lo tengamos claro: es perfectamente factible, hasta lo reconoce la propia directiva europea, ya que prevé que los gobiernos nacionales puedan tomar medidas financieras para paliar en lo posible los costes de adaptación de los operadores. Por tanto, es voluntad política, dos palabras que no parecen estar en el diccionario del señor Sánchez cuando se refiere a Baleares.

Agradecemos la voluntad del señor Bonet de llegar a un acuerdo hasta el último minuto, pero en estos momentos, con la enorme crisis que estamos padeciendo en Baleares, necesitamos compromisos reales, voluntad política. No tiene cabida algo tan ambiguo como aprobar un punto que diga: seguir apoyando a los sectores productivos. ¿Y no tomamos medidas? Escuchen a los sectores productivos de Baleares, porque ellos quieren hechos, como ampliar compensaciones, como les proponemos, no una palmadita en la espalda. Por lo tanto, no podremos apoyar dicha moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Senador Bonet, tiene la palabra y, con su intervención, cierra el turno de portavoces.

El señor BONET BONET: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer el amplio apoyo con el que va a contar esta moción, apoyo que no es para una moción, sino que, según las palabras que hemos podido oír de los señores senadores y senadoras, son de apoyo al sector industrial, al sector productivo que depende de estos transportes en las Illes Balears.

Parar empezar, quisiera recordar al senador Marqués —a quien reitero mi agradecimiento por la voluntad de llegar a un acuerdo— que hemos aceptado reunir de forma urgente la comisión bilateral a la que se refiere el régimen especial de Baleares. Por tanto, entiendo que ese compromiso está ahí.

Como les he expuesto, pensamos que esta moción es un caso de justicia y, además, el cumplimiento de un mandato constitucional, como ya hemos dicho, pero también una posición de esta institución frente a la posición que mantiene la Unión Europea, que niega el sobrecoste de la insularidad que afecta a las islas mediterráneas, por ejemplo. Europa tiene que reconocer que el sobrecoste de la insularidad perjudica gravemente a las economías insulares, aunque estas no puedan tener la consideración de ultraperiféricas. Esta pérdida de competitividad, sin duda, se ha agravado en el año 2020 con la pandemia, pero no estamos hablando de un agravio coyuntural, sino de un agravio estructural, de un problema que va más allá de la situación especialmente grave que se ha producido este último año. Por eso, pensamos que nuestra moción, aunque cobre mayor actualidad, es muy importante para el futuro de la recuperación económica.

También pedimos en la moción que se aplique lo acordado en un régimen especial que, recordemos, fue aprobado en 2019; pedimos también al Gobierno seguir apoyando al tejido industrial y a los sectores productivos, aunque sea de esta manera, sin una concreción, pero es importante que se apruebe. Creo que vale la pena destacar también que el Gobierno de España sí está trabajando en ampliar ese apoyo. Por ejemplo, ha modificado el Real Decreto 1034/1999, de 18 de junio, ampliando sus efectos en 2020, ampliando los porcentajes de ayuda de 35 % a 65 % y del 30 % al 60 %, como ya habíamos dicho en la intervención anterior.

El señor Vidal es socio y amigo, pero, como buenos socios y amigos, a veces mantenemos cordiales diferencias y esta es una de ellas. Nosotros no creemos que la ministra cumpliera con ninguna tradición en su visita de ayer a las Illes Balears, sin embargo, visualizó un apoyo histórico a nuestra comunidad autónoma, porque ayer se firmó, de forma solemne, la llegada de esos 855 millones de euros para ayudas a empresas y autónomos afectados por la pandemia. Por primera vez, la insularidad ha tenido un reconocimiento claro, con presupuesto, con un dinero que va a llegar a las empresas de nuestra tierra para reactivar la economía de las Illes Balears, que muchas veces, en situaciones de crisis para el conjunto de España, ha sido uno de sus motores y locomotoras económicas.

Pero no solo eso. Ayer, la ministra asumió también el compromiso de reunir la comisión bilateral del régimen especial, que debe fijar el factor de insularidad, o el compromiso de dar solución a los 78 millones pendientes en concepto de IVA que se adeuda a la comunidad autónoma, recordando, finalmente, que durante este año de pandemia el Fondo COVID especial para las comunidades autónomas ha representado para Baleares 438,4 millones de euros. Sin duda, estamos hablando de un año extraordinario, de un año que esperamos que no se vuelva a repetir, pero, también, de un año en el que las islas jamás habían recibido tanto apoyo económico por parte de un Gobierno del Estado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señorías.

Terminado el debate de las mociones, pasamos a su votación.

— MOCIÓN POR LA QUE SE MANIFIESTA EL AGRADECIMIENTO Y RECONOCIMIENTO A LOS TRABAJADORES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA POR SU DEDICACIÓN DURANTE LA PANDEMIA DE COVID-19. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000402)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Empezamos por la primera moción, por la que se manifiesta el agradecimiento y reconocimiento a los trabajadores del sector del transporte y la logística por su dedicación durante la pandemia de COVID-19.



# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 207

6 de mayo de 2021

Pág. 39

Se han aceptado dos enmiendas, presentadas por el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Nacionalista Vasco.

*Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.*

El señor PRESIDENTE: Se aprueba por unanimidad.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS EN RELACIÓN CON LA SUSPENSIÓN DE LANZAMIENTOS POR IMPAGO DE LA HIPOTECA Y DESAHUCIOS DURANTE LA CRISIS DERIVADA DE LA PANDEMIA POR COVID-19. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/000511)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI, CATALUNYA EN COMÚ PODEM Y AGRUPACIÓN SOCIALISTA GOMERA)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la segunda moción, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con la suspensión de lanzamientos por impago de la hipoteca y desahucios durante la crisis derivada de la pandemia por COVID-19.

A esta moción se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Popular, que no se acepta.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 11; abstenciones, 14.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCLUIR EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 2021 UNA PARTIDA QUE RECOJA CADA UNA DE LAS INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS PARA EL CORREDOR ATLÁNTICO. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/000721)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la moción número tres, por la que se insta al Gobierno a incluir en los Presupuestos Generales del Estado para 2021 una partida que recoja cada una de las infraestructuras previstas para el corredor atlántico, con la inclusión de la propia enmienda del Grupo Parlamentario Popular. No se acepta la enmienda presentada por el Grupo Socialista.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 3; abstenciones, 15.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR UNA ESTRATEGIA DE MEJORA DE LOS PROCESOS AEROPORTUARIOS MEDIANTE EL EMPLEO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS INNOVADORAS Y SOLUCIONES DIGITALES. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/000793)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la moción número cuatro, por la que se insta al Gobierno a impulsar una estrategia de mejora de los procesos aeroportuarios mediante el empleo de nuevas tecnologías innovadoras y soluciones digitales.

Esta moción no tiene enmiendas.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; abstenciones, 3.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Núm. 207

6 de mayo de 2021

Pág. 40

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A NO LLEVAR A LA PRÁCTICA SU PROPUESTA DE COBRAR PEAJES POR CIRCULAR POR LAS AUTOVÍAS ESPAÑOLAS. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/001048)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la quinta moción, por la que se insta al Gobierno a no llevar a la práctica su propuesta de cobrar peajes por circular por las autovías españolas.  
No se acepta la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 14; abstenciones, 4.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA APLICACIÓN DE DETERMINADAS BONIFICACIONES AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON ORIGEN O DESTINO EN LAS ILLES BALEARS EN EL MARCO DE SU RÉGIMEN ESPECIAL. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/001053)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Por último, pasamos a la sexta moción, por la que se insta al Gobierno a la aplicación de determinadas bonificaciones al transporte de mercancías con origen o destino en las islas Baleares en el marco de su régimen especial.

No se acepta la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; abstenciones, 10.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.  
Señorías, deseándoles un buen día, se levanta la sesión.

*Eran las catorce horas y treinta y ocho minutos.*