

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 30

### INTERPELACIONES URGENTES:

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (SEÑOR MARTÍNEZ OBLANCA), SOBRE LA POLÍTICA FERROVIARIA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA TRAS FINALIZAR LA EMERGENCIA SANITARIA DEL COVID-19. (Número de Expediente 172/000034).**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a tratar las interpelaciones dirigidas al Gobierno. Interpelación urgente del Grupo Parlamentario Mixto, señor Martínez Oblanca, sobre la política ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tras finalizar la emergencia sanitaria del COVID-19.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señora presidenta.

La emergencia sanitaria del COVID-19 ha obstaculizado gravemente el normal desarrollo de la vida ciudadana y las administraciones deben tomar decisiones para acomodar sus prioridades, previsiones y actuaciones una vez superados los efectos de la pandemia. Señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el ferrocarril es el transporte más sostenible y el que mayor atención recibe de la Unión Europea, y el más importante hoy para Asturias, cuya incomunicación por tierra, mar y aire es uno de los factores básicos que nos sitúa a la cola de España en tasas de aumento de población, crecimiento económico, creación de empleo, desarrollo turístico e industria. Permítame, señor Ábalos, el siguiente preámbulo. Mientras su ministerio rescata peajes en los territorios de España que le resultan políticamente más interesantes al PSOE, excluye el de la AP-6 entre Villalba y Adanero y se olvida de su irresponsable promesa de quitar alegremente el peaje del Huerna. Asturias es la única región de la fachada cantábrica sin autopista del mar con Europa, en beneficio de las comunidades autónomas limítrofes como Galicia y Cantabria. El aeropuerto de Asturias bate dos récords lamentables: el que menos enlaces nacionales e internacionales tiene y el que ofrece los billetes más caros de España.

Con este escenario nada alentador, subo a esta tribuna para emplazarle a que explique diferentes aspectos relacionados con las comunicaciones ferroviarias, que son un factor básico de localización para superar el aislamiento que penaliza la competitividad y para favorecer la creación de empleo. Asturias está a la cabeza de la incomunicación ferroviaria en España y en Europa, tal y como reflejan los indicadores oficiales, de ahí que se necesite con urgencia la aplicación de remedios para que la mejora de la calidad, la renovación de los equipamientos, la modernización del tren, en lugar de su desmantelamiento, la culminación de infraestructuras que se vienen prolongando desde hace muchos años y, en definitiva, el acuerdo del cumplimiento de los acuerdos y planes específicos comprometidos sean una realidad en el menor plazo posible.

Le quiero plantear varias cuestiones, para las que reclamo, señor ministro, su atención, habida cuenta, además, de que el estado de alarma vigente desde el pasado 14 de marzo no ha sido freno para que en materia ferroviaria se hayan anunciado decisiones con la que los socialistas vuelven machaconamente a las andadas en perjuicio de los asturianos. Empezaré refiriéndome a una actuación interminable, la del soterramiento en Langreo para la integración de la línea de ferrocarril Gijón-Laviana, obras que se iniciaron

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 31

en 2009 después de que el proyecto fuese incluido a principios de siglo por el primer Gobierno del PP dentro del Plan de la minería del carbón. Fue llegar a la Presidencia el señor Rodríguez Zapatero y los trabajos que iban a durar treinta y seis meses comenzaron a atravesar no pocas vicisitudes presupuestarias. Llevan paralizados desde 2017, a la espera de firmar un nuevo convenio entre las administraciones concernidas, el cuarto de la serie, que es clave para poder completar la ejecución del proyecto, que, en todo caso, difícilmente podrá entrar en servicio antes de 2023, cuadruplicando el plazo temporal estimado inicialmente. Los langreanos afectados vienen sufriendo todo tipo de problemas de seguridad, limpieza e incomodidad, además de impaciencia. En Avilés también aguardan a que se avance la eliminación de las vías con su soterramiento en paralelo a la ría y la creación de una terminal de tren y autobuses. Este proyecto, planteado por su predecesor en el ministerio, es también una necesidad apremiante, que tiene que combinarse paralelamente con la resolución de otra carencia para los avilesinos, como es la Ronda Norte para sacar el tráfico pesado y peligroso del centro de la ciudad.

Señoras y señores diputados, un caso singular, diríase que único en cuestión de integraciones ferroviarias en las tramas urbanas, es el de Gijón, impulsado por el Gobierno del PP, entonces presidido por José María Aznar, y firmado en la casa natal de un español extraordinario, Jovellanos, cuya figura, por cierto, está evocada en el techo de este hemiciclo. Fue aquel un gran acuerdo, firmado en septiembre de 2002, por las tres administraciones, Renfe y FEVE, para lograr la integración ferroviaria en la ciudad con la centralidad y la intermodalidad como referencias imprescindibles. Sin embargo y desde entonces, siempre que el PSOE ha tenido oportunidad de meter palos en las ruedas del único proyecto serio en cercanías, conocido como metrotren, no ha desperdiciado la ocasión. Señor Ábalos, hace un año, en una visita electoral, usted proclamó en Gijón lo siguiente: En diez meses hemos solucionado lo que no se solucionó en diecisiete años. Ahora, sin embargo, el periodo de pandemia se ha llevado por delante el consenso y los socialistas, unilateralmente, han roto el amplísimo acuerdo político y social alcanzado en la ciudad, y quieren hacernos retroceder a la casilla de salida para alejar la futura estación ubicándola en el entorno de Moreda, triturando uno de los elementos clave de cualquier gran estación europea, la centralidad. Lo de Gijón no sucede en ningún lugar del mundo; a causa de las decisiones socialistas tiene hoy una estación chamizo, bautizada como provisional, que ha espantado desde su inauguración en 2011 a tres millones de usuarios del ferrocarril; desde hace trece años un túnel de casi 4 km sin uso e inundado; y ahora, contrariamente a lo que se hace en toda Europa, quieren alejar la futura estación término del centro urbano.

Además de paralizar, con los más variados pretextos, la puesta en servicio de metrotren y su túnel, construido para aproximar el ferrocarril a los ciudadanos con varias estaciones subterráneas, captar viajeros, vertebrar el territorio, mejorar la movilidad, solucionar el desastre de las cercanías uniendo los centros de Oviedo y Gijón, los campus universitarios, y retirando el tráfico en superficie del área más contaminada de la región; el PSOE también hurtó a Asturias, en 2005, la alta velocidad, con 4000 millones de euros invertidos y malversándose escandalosamente. El paso del tiempo también deja en evidencia el desastre de su política ferroviaria en la incorporación de Asturias a la red española de alta velocidad. Lo último que hemos sabido, también con la pandemia, es que ADIF confirmó que esta red no llegará a los tres principales núcleos de población de Asturias y se quedará en Pola de Lena, excluyendo su prolongación hasta Oviedo, Gijón y Avilés. Asimismo, tras el colosal paso atrás que supuso la inauguración y puesta en servicio en 2011, por el anterior Gobierno socialista, de la estación en fondo de saco de León, que penaliza el tiempo de recorrido entre Asturias y Madrid dentro del corredor norte-noroeste, su Gobierno ha decidido aplicar en la variante de Pajares el ancho de vía ibérico, que descuelga a Asturias de las directivas ferroviarias europeas tanto para el transporte de viajeros como para el transporte de mercancías. Los asturianos no somos ciudadanos de segunda, señor Ábalos. Queremos el mismo trato que el resto de los españoles. Queremos alta velocidad española, no baja velocidad española. Queremos la equiparación de la línea Madrid-Asturias al resto de las líneas AVE españolas y no quedar convertidos en un gueto ferroviario.

Los enlaces portuarios tampoco se libran del olvido y de la negligencia. En estas semanas de emergencia por coronavirus se ha conocido que su ministerio quiere renunciar, irresponsablemente, al convenio firmado en 2005 para las conexiones viarias del puerto de Gijón; anuncio que se suma a las imprevisiones para que los grandes puertos de El Musel y Avilés tengan conexiones ferroviarias en ancho estándar o europeo, lo mismo que todos los puertos españoles de interés general competidores, como los vascos o los levantinos. Es decir, lo mismo que todos los demás espacios portuarios españoles de interés general, tanto por la competitividad en los puertos como por el aprovechamiento de las grandes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 32

ampliaciones ya ejecutadas en ellos, como para avanzar hacia el objetivo de crear empleo en una comunidad que ocupa crónicamente el farolillo rojo en la tasa nacional de población activa, porque no somos más que nadie, pero tampoco aceptamos recibir menos atención que los demás. No existe ni una sola razón ferroviaria ni de equidad constitucional para que la línea de alta velocidad Madrid-Asturias no sea igual a las demás líneas AVE del resto de España, y las conexiones de El Musel y de Avilés no sean vías de ancho europeo; como no caben los pretextos de ADIF para renunciar ahora a uno de los objetivos para los que se afrontaron las grandes y costosas obras para perforar Guadarrama y Pajares, que era comunicar Madrid y Oviedo en menos de dos horas y media. El noroeste de España también existe, señor Ábalos.

Señorías, en su primera comparecencia en esta XIV Legislatura el titular de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana anuncio aquí, en el Congreso de los Diputados, un impulso de un nuevo plan de cercanías 2020-2025 que —según sus palabras— integre y optimice en toda España los planes que ya están en ejecución. ¿Traducido en el caso de Asturias?; el ministerio ha decidido enviar a la papelera el Plan de Cercanías 2017-2022, aprobado por consenso del Gobierno socialista del Principado y del Gobierno de España del PP, que contaba con dotación y calendario presupuestario, además de un amplísimo respaldo político, sindical, empresarial y social. Para Foro es imprescindible la continuidad de este plan presentado públicamente a finales de 2017, porque el estado de la red de cercanías en Asturias precisa de actuaciones de emergencia en las líneas de ancho métrico de FEVE y en las convencionales de Renfe, dado que la situación es caótica, con miles de cancelaciones el pasado año, cierre de apeaderos, menos frecuencias y una pérdida constante de viajeros cifrada en un 12% el pasado año.

Por todo ello —y concluyó mi interpelación, señora presidenta—, emplazo al señor ministro a que proporcione respuestas para superar este panorama ferroviario que mantiene a Asturias en el siglo pasado, solicitándole compromisos concretos para recuperar el tiempo perdido en el cumplimiento de los convenios, en lugar de deshacerlos, y reclamándole racionalidad para estar a la altura de los acuerdos y amplios consensos políticos y sociales alcanzados en beneficio de los ciudadanos.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias a usted, señor Martínez Oblanca. **(Pausa.—Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores)**. Muchas gracias, señora García.

A continuación, tiene la palabra, en nombre del Gobierno, el señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

Antes de nada, debo decirle, señor diputado, que me alegra verle por aquí recuperado y le agradezco también la buena predisposición que tuvo para aplazar esta interpelación, dado que el pasado miércoles coincidía con mi comparecencia en el Senado. No obstante, quiero aclararle, aunque no sea parte de la interpelación, que este Gobierno no ha rescatado ninguna autopista, fue el anterior. Nosotros simplemente hemos asumido el vencimiento de unas concesiones, sin prorrogarlas. Es todo lo que hemos hecho, asumir los compromisos, pero desde luego no hemos rescatado ni tampoco hemos prorrogado ninguna autopista, y el agravio que resulta respecto a Asturias, por lo tanto, no lo hay. Lo único que hubo en la autopista León-Campomanes es que por Real Decreto 392/2000 el entonces ministro, Arias Salgado —siendo vicepresidente Álvarez-Cascos, fundador de su partido—, prorrogó esta autopista hasta el 17 de octubre de 2050. Eso es lo que hace un Gobierno y lo que hace otro.

Pero, centrándonos en el motivo de su interpelación, desde nuestra llegada al Gobierno hemos planteado un cambio de enfoque en la política ferroviaria —tal y como ya les he podido explicar en mis comparecencias anteriores tanto en esta Cámara como en el propio Senado sobre las líneas generales del ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la legislatura—, algo que tampoco hemos podido desarrollar en plenitud y como hubiera sido nuestro gusto, dado que no conseguimos en su momento la aprobación del presupuesto en el que, efectivamente, quedaba claro este giro estratégico en materia ferroviaria. Apostamos por el usuario y, en concreto, por mejorar la movilidad de forma segura, sostenible y conectada, pero esta declaración de intenciones no se queda aquí, sino que llega hasta todas las actuaciones que tenemos en marcha o previstas a corto, medio y largo plazo.

En el caso de las ciudades asturianas, como en el resto de España, nuestra prioridad en materia ferroviaria son las cercanías, con un número muy elevado de usuarios. Para ello, desde el primer momento

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 33

asumimos de forma racional y responsable los planes de cercanías que en ese momento se estaban ejecutando, pero nuestra obligación es adaptarlos a la nueva política de movilidad, que supone un giro en el papel inversor poniendo el foco en potenciar la renovación, mantenimiento y mejora de la capacidad y fiabilidad de las infraestructuras existentes y del material móvil.

Comenzaré tratando el primer punto que usted plantea: la incorporación de Asturias a la red española de alta velocidad hasta Oviedo Gijón y Avilés. Antes de entrar en detalle, le adelanto que Asturias contará con servicios de alta velocidad equiparables en prestaciones, en tiempo y en todo a los de las grandes ciudades españolas y europeas, y en eso se está avanzando como nunca. En primer lugar, la ejecución de las obras del soterramiento de la estación de León, cuya finalización tendrá gran influencia en la mejora de los tiempos de viaje a Asturias, en torno al 95%. En el siguiente tramo, León-La Robla, se dispondrá de doble vía con ancho mixto. Las obras de renovación de vía para implantar dicho ancho y suprimir los pasos a nivel se encuentran en ejecución, así como trabajos en las instalaciones de seguridad. A continuación, en la variante de Pajares, espectacular obra de ingeniería y de gran complejidad, cuyo coste es cercano a los 4000 millones de euros. Están finalizados todos los tramos de la plataforma, el resto de actuaciones, vías, electrificación, sistemas de señalización, están en obras o con la contratación avanzada. Se ha dado una solución definitiva al esquema de ancho de vías basado en criterios técnicos. Las capacidades de tráfico necesarias de pasajeros y mercancías quedarán garantizadas por los nuevos túneles de la variante. El desarrollo de los trabajos permitirá el inicio de las pruebas en 2021. Y como muestra del impulso que estamos dando, hace justamente dos semanas adjudicamos el contrato para la ejecución de las obras civiles exteriores en la variante de Pajares, con un presupuesto de más de diez millones de euros. Para el último tramo, Pola de Lena-ciudades asturianas, será la estrategia indicativa para el desarrollo, renovación y mantenimiento de la red ferroviaria de interés general durante los próximos años, que estamos elaborando, la que va a establecer los criterios sobre los que planificar y diseñar la finalización de los grandes corredores de alta velocidad en España, entre ellos la conexión con estas ciudades asturianas. La terminación de las actuaciones en marcha de alta velocidad y la mejora de la red existente para extender sus beneficios seguirán siendo un pilar fundamental de las inversiones en infraestructura ferroviaria. En definitiva, el llevar los servicios de alta velocidad a una determinada ciudad deberá realizarse siguiendo criterios de racionalidad, eficiencia y sostenibilidad, sobre todo en lo relativo a las infraestructuras, y en cada caso habrá que adaptarse a los condicionantes y particularidades de cada corredor. **(El señor vicepresidente, Rodríguez Gómez de Celis, ocupa la Presidencia).**

Nuestras prioridades en materia ferroviaria para las principales ciudades asturianas —Oviedo, Gijón y Avilés— son coherentes con el nuevo modelo de movilidad y están alineadas con las identificadas en el Plan de Cercanías de Asturias. Con esas premisas estamos incidiendo en las actuaciones con mayor valor añadido en las conexiones entre Oviedo, Gijón y Avilés, con el objetivo de mejorar la capacidad de la infraestructura y poder establecer nuevos servicios ferroviarios. Así estamos avanzando en la explotación del tramo de Olloniego y el nudo ferroviario de Villabona, para lo que en septiembre del año pasado iniciamos un estudio informativo.

El segundo punto de su interpelación son las conexiones en ancho estándar de los grandes puertos de El Musel y Avilés. La configuración diseñada con la llegada prevista del ancho estándar hasta Campomanes, evidencia el compromiso de avanzar en la unificación del ancho estándar en toda nuestra red, pero partiendo de una planificación racional, pues para alcanzar este objetivo final es obligado dotar de continuidad en los dos anchos a nuestra extensa y capilar red ferroviaria. Asimismo, las redes gestionadas por los puertos de Avilés y Gijón comprenden las instalaciones ubicadas en el interior; ambos puertos cuentan con una red en ancho ibérico y en ancho métrico. En el momento de disponer de un calendario de puesta en servicio del ancho estándar en el corredor de mercancías que conecta con los puertos de Gijón y Avilés, incluidos los accesos a estos puertos, las autoridades portuarias estarían en condiciones de programar la dotación de ancho estándar en sus redes. En definitiva, se ha adoptado la decisión que propusieron los técnicos, que evita dejar aislados a los puertos asturianos, que no tiene ningún impacto en tiempos de viaje —al contrario, recorta algunos minutos el viaje de vuelta—, que permite tener financiación europea y que no hipoteca el futuro. Cuando la configuración general de la red en España aconseje cambiar el ancho para beneficiar a la industria y a los cargadores asturianos, se cambiará porque es travesía polivalente.

El tercero de los puntos por los que usted se interesa es el Plan de Cercanías, que, como usted bien dice, se aprobó por consenso entre el Gobierno del Principado y el Gobierno de España. Las cercanías, como he indicado, son uno de los pilares de nuestra política de movilidad, por lo que sin duda seguiremos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 34

trabajando en el plan existente; en el plan de choque que pusimos en marcha en octubre de 2019, con ratios de inversión prevista para los próximos años muy significativas en relación con el resto de núcleos de cercanías, y en la integración —que no sustitución— de todo ello en el nuevo plan de cercanías 2020-2025. De manera más particular, ADIF tiene actuaciones impulsadas por valor de más de cuatrocientos millones de euros. Dentro de ellas podemos destacar, en la red de ancho métrico, las renovaciones de vía, la mejora de accesibilidad en la estación de Pola de Siero, sustituciones de pasos a nivel en la línea Fuso-Collanzo, el refuerzo de puentes, trincheras en la línea Gijón-Pravia, mejora de impermeabilización de túneles, eliminación de arbolado y vegetación para mejora de la visibilidad en toda la red y otras relacionadas con las instalaciones de seguridad. En red convencional hay que destacar el proyecto de la renovación de los centros de control de tráfico centralizado en León y Oviedo, cuya obra está ya en ejecución. Además, se están impulsando mejoras de plataforma, impermeabilización de túneles, mejora de la rasante de vías en tramos localizados y mejora de instalaciones de seguridad, entre otras. Renfe, además de haber ejecutado ya cerca de veinte millones de euros en actuaciones de mejora de estaciones y modernización de la flota, en lo que respecta al Plan de renovación de material rodante, en pocas semanas, desde luego antes de agosto, adjudicará el concurso de los trenes de ancho métrico para renovar el material de las líneas de la antigua FEVE en Asturias.

El cuarto y último de los puntos de su interpelación es el correspondiente a los soterramientos y estaciones intermodales para las integraciones del ferrocarril. En el caso de Gijón, el nuevo convenio, suscrito el 8 de mayo de 2019, para la ejecución de las actuaciones contempladas en el mismo, dispone el reparto de las aportaciones de los distintos socios de la Sociedad Gijón al Norte, con una inversión de más de ochocientos millones de euros. Para la nueva estación intermodal de Gijón, hace menos de una semana, el pasado jueves, publicamos en el BOE la información pública del estudio informativo para la supresión de la barrera ferroviaria en Gijón. Tal y como he indicado en ocasiones anteriores, la voluntad del ministerio es trabajar desde el acuerdo con las administraciones competentes para la integración en Gijón. Para ello hemos redactado un nuevo estudio informativo que nos permite situar los costes de las actuaciones ferroviarias y, por tanto, las aportaciones que se requerirán de cada una de las tres administraciones. El estudio informativo redactado plantea dos alternativas, la solución Moreda y la solución Museo del Ferrocarril. Entendemos que se trata de un proyecto de futuro y de una oportunidad no solo para Gijón, sino para Asturias, de contar con un enclave central en el que el ferrocarril contribuirá de manera importante a hacer ciudad y a mejorar la movilidad urbana e interurbana. No le quepa la menor duda de que se tomará la mejor solución atendiendo a los riesgos, la funcionalidad, el coste, el medioambiente y el plazo. Con independencia del estudio informativo antes comentado, ADIF va a redactar los proyectos y ejecutará las obras necesarias para la puesta en servicio del metrotren desde el pozo de extracción hasta Cabueñes, con un trazado totalmente soterrado. Los proyectos que actualmente ADIF ya tiene en redacción son los siguientes: la estación de Plaza Europa, estaciones de Bibio y Viesques y prolongación hasta Cabueñes. En cuanto a Avilés, seguimos redactando el estudio informativo con un contrato que se firmó en julio de 2019 y cuenta con un plazo de redacción de veinticuatro meses.

Por último, para el soterramiento de la línea de red de ancho métrico en Langreo, nuestro compromiso es el de hacernos cargo a través de ADIF de la obra de superestructura sobre la obra de infraestructura ejecutada por el Principado. Incluye la redacción y aprobación de los proyectos y posterior licitación de las obras. En la actualidad los proyectos constructivos de la superestructura se encuentran aprobados y nuestro deseo sería que, una vez superadas las trabas administrativas —precisamente, tengo entendido que hoy el proyecto va al Pleno del ayuntamiento—, podamos comenzar las obras lo antes posible.

Concluyo. En el ministerio estamos haciendo un esfuerzo sin precedentes para modernizar la infraestructura y los servicios ferroviarios de Asturias y así queremos continuar.

Muchas gracias, señorías. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchas gracias, señor ministro. **(Pausa.— Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores).**

Tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Ábalos, gracias por sus palabras iniciales respecto a mi recuperación. En relación con su comparecencia en el Senado, en fin, para quien ha sido senador qué menos que favorecer la comparecencia del ministro de Transportes y dar juego a la Cámara Alta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 35

Hablaba usted del peaje, y me gustaría matizar y recordarle que en 2020 se rebajó el peaje de la autopista entre Campomanes y León y, también, se canceló el proyecto socialista de ampliarla 70 kilómetros de León a Benavente de pago. Eso lo canceló el Gobierno del Partido Popular. Señor Ábalos, lejos de aportar buenas noticias, usted ha confirmado todas las maniobras de su ministerio para retrasar, liquidar, cancelar y prostituir los proyectos ferroviarios claves para el futuro de Asturias. Mire, si las cuentas no me fallan, es usted el sexto ministro con el que he tenido oportunidad de debatir en las Cortes el aislamiento ferroviario de Asturias, pero usted, a diferencia de los demás, tiene una herramienta que ellos no tenían, una dotación extra de 62 millones de euros incorporada en los Presupuestos Generales del Estado aún vigentes, gracias a las enmiendas del Partido Popular y Foro para rentabilizar socialmente las grandes obras ferroviarias y ponerlas en servicio cuanto antes. Una dotación añadida a las partidas que ya estaban incorporadas en el proyecto de presupuestos y que ustedes han desperdiciado.

Estos días se cumplen dos años de la llegada al Gobierno de Pedro Sánchez. Me permitirá que recuerde que en esta misma tribuna el señor Sánchez dijo lo siguiente: Lógicamente, nosotros vamos a respetar la ejecución de las obras que han sido presupuestadas en materia de infraestructuras por parte del actual Gobierno; no queda otra —añadía el señor Sánchez— porque, evidentemente, no son nuestros presupuestos, pero desde luego no vamos a incumplir al acuerdo de esta Cámara. Dos años después se constata la mentira, la falsedad del presidente del Gobierno.

Señor Ábalos, escuchando sus anuncios me fui convenciendo de que usted no deja de pensar en la enorme diferencia que supone una interpelación sobre los compromisos ferroviarios con su tierra valenciana y levantina o preparar una interpelación sobre los compromisos ferroviarios con Asturias y las regiones vecinas del Cantábrico. En Levante tiene a los Gobiernos autonómicos y a los empresarios liderados por AVE, la Asociación Valenciana de Empresarios, apretándole continuamente sobre la urgencia de finalizar las obras y poner en servicio los 1000 kilómetros de AVE del Mediterráneo entre Algeciras y Figueras. En Asturias tiene a sus compañeras del Gobierno del Principado haciéndole la ola cuando anuncia que no va a instalar alta velocidad europea desde León en la vertiente de Pajares o que no pondrá en servicio el metrotren de Gijón, con respectivos túneles de 25 y 4 kilómetros inutilizados desde hace doce años. En Levante tiene a los Gobiernos autonómicos exigiendo la alta velocidad europea sobre una plataforma doble, ancho de vía europeo UIC en todo el itinerario, y en Asturias tiene al consejero de Infraestructuras aplaudiendo la puesta en marcha de un tren de medio pelo sobre el ancho Renfe que hará el recorrido Madrid-Gijón en tres horas y media; la confirmación de que el ancho europeo no llegará a los puertos de El Musel y de Avilés; o el anuncio de la ruptura por segunda vez en quince años de un pacto alcanzado alejando a la estación término de Gijón al extrarradio de la ciudad. Conclusión: es un hecho que la política ferroviaria del Ministerio de Transportes consagra la desigualdad entre las dos Españas, entre los españoles de Levante y del Mediterráneo y los españoles de Asturias y las regiones del Cantábrico. Así nos luce el pelo a los asturianos, siendo los zagueros en las estadísticas oficiales del Instituto Nacional de Estadística. **(Muestra un cartel)**. Señor Ábalos, yo quiero para Asturias exactamente lo mismo que para su tierra; quiero alta velocidad; quiero la solución definitiva. El ancho internacional que usted va a aplicar en el corredor mediterráneo, en sus mil kilómetros; lo quiero yo para los sesenta kilómetros entre Pola de Lena y La Robla, en la variante de Pajares. Quiero alta velocidad igual que los demás, ancho internacional para viajeros y para mercancías, señor Ábalos; mismo trato para Asturias que para los levantinos y para el resto de los españoles.

Integración ferroviaria. ¿Puede usted citar algún caso en el que se quiera llevar una estación término a una periferia urbana? En Gijón estamos hablando de la quinta estación en lo que llevamos de periodo democrático, la quinta; dos ya existían de antiguo; otra la inauguró el Gobierno socialista en 1990, lejos del centro, gran innovación, gran desastre, ahuyentó a los viajeros; y la que habilitaron ustedes en 2011 en forma de *tendayu*, lo mismo, otro fiasco y ahora más lejos todavía, a Moreda, una barrabasada. ¿Y dice usted que su prioridad son los viajeros? No, señor ministro, no se burle, por favor, de los asturianos.

Concluyo, señor presidente, anunciando que presentaré la correspondiente moción consecuencia de interpelación para reorientar la desastrosa política ferroviaria de este Gobierno.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchas gracias.

Para concluir el debate, tiene la palabra, en nombre del Gobierno, el señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. **(Pausa.—Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores)**. Muchísimas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 36

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

Señoría, voy a darle algunos datos para que pueda comprobar qué está haciendo este Gobierno por Asturias y, de esta manera, ver qué es lo que no hizo el Gobierno al que usted apoyaba. Desde junio de 2018 a mayo de 2020, que es el tiempo que he estado de ministro, hemos licitado más de trescientos millones de euros frente a los algo menos de doscientos millones que se licitaron en el último periodo de igual duración del anterior Gobierno, entre junio de 2016 y mayo de 2018, casi un 60 % más. Si solo tomamos licitaciones de inversión, el porcentaje se incrementa hasta un 115 % más. Para estos mismos periodos de tiempo, nosotros hemos ejecutado más de 257 millones de euros en inversión frente a los 242 millones que ejecutó el Gobierno al que usted apoyaba, un 6 % más. Los Presupuestos Generales de 2019, que usted no apoyó, daban a Asturias 48 millones más, un 15 %. En infraestructuras del Plan de Cercanías, el Gobierno ha invertido ya más de 26 millones frente a los algo menos de cuatro millones del anterior Gobierno, un 564 % más —como las cifras son pequeñas, los porcentajes son muy altos—, y el material móvil contaba con unidades de hasta cuarenta y cinco años de antigüedad, que le he informado anteriormente que vamos a renovar.

En cuanto al tramo Pola de Lena-ciudades asturianas, quiero aclararle que había unos estudios informativos en marcha que pretendían analizar la extensión de la red de alta velocidad desde Pola de Lena hasta las ciudades de Oviedo, Gijón y Avilés. Sin embargo, tras haberlo sometido a información pública en 2015 con resultados negativos por la oposición de varios municipios afectados y de alguna industria, como el Grupo Minersa, así como por las dificultades técnicas con un coste por kilómetro muy elevado y una reducción muy pequeña en los tiempos de viaje —no sé si eran en torno a siete o nueve minutos—, en el año 2017 el anterior Gobierno, Gobierno al que usted apoyaba, decidió desistir de dichos estudios informativos. Eso es lo que nosotros nos hemos encontrado y en eso es en lo que estamos trabajando, porque lo que queremos es que llegue la alta velocidad hasta todas las ciudades. A veces, según lo que oyes, parece que van a tener que bajarse del tren, pero usted sabe perfectamente que el tren llega a estas estaciones, que es verdad que disminuye algo la velocidad, pero es tan corto el tiempo que creo que estamos hablando del orden de 4000 millones para siete minutos. No sé yo cuál es la ansiedad por hacerlo. Si podemos hacer las cosas bien y con menos recursos, creo que la opción está clara.

En cuanto a Gijón, nuestra actitud ya se la he dicho, es de absoluta colaboración. Vamos a ver qué dice el estudio informativo —no le tengamos miedo a los estudios técnicos— y, en función de lo que nos arroje, lleguemos a acuerdos. Nosotros no tenemos ninguna disposición previa, ningún prejuicio, ninguna voluntad anticipada; simplemente a ver qué dicen los estudios informativos, qué cuesta, cómo se puede hacer, cómo repartimos los costes y entre todos, las tres partes, tomamos la decisión. Le aseguro que no tenemos ningún prejuicio. Por lo tanto, no se nos anteponga ninguna decisión. Hemos puesto en marcha el estudio informativo. De todas formas, si revisa luego bien mi intervención, algunos anuncios he hecho, algunos plazos he dado, algunas fechas concretas de licitación he dado. Evidentemente, siempre queda mucho por hacer y, hasta que no concluyamos, está por hacer. Entiendo su presión, es para eso para lo que está aquí. También a mí me da una ocasión para decir cosas que, si no me interpelara, igual no tendrían ningún eco. Así que también le estoy agradecido por ello.

Con respecto al agravio con la Comunidad Valenciana y el Mediterráneo, me gustaría que esto lo dijera allí, porque allí me dicen lo contrario. Me haría una buena campaña diciendo eso, porque usted sabe que en todas partes la reivindicación es mayor de lo que uno puede hacer, y en mi tierra me dicen lo contrario. Por eso le digo que esto igual sirve para que lo vean también. Este tema de los agravios territoriales es algo que ocurre en toda España; España es diversa, son muchos los intereses, pero a algunos nos toca hacer España en plenitud y España al completo y, por lo tanto, tratar de equilibrar las inversiones y tener una estrategia española para todo el país.

Muchas gracias de todas formas, señor Oblanca, porque le aseguro, de verdad, que me ha dado una oportunidad para poder explicarme. Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchísimas gracias, señor ministro. **(Pausa.—Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 37

### — DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (SEÑOR QUEVEDO ITURBE), SOBRE LAS POLÍTICAS QUE VA A DESARROLLAR EL GOBIERNO DE ESPAÑA PARA FAVORECER LA CONECTIVIDAD Y LA RECUPERACIÓN DEL TURISMO EN CANARIAS. (Número de expediente 172/000037).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): A continuación, interpelación urgente del Grupo Parlamentario Mixto, sobre las políticas que va a desarrollar el Gobierno de España para favorecer la conectividad y recuperación del turismo en Canarias. Para su defensa, tiene la palabra el señor Quevedo Iturbe.

El señor **QUEVEDO ITURBE**: Gracias, señor presidente. Señorías, buenos días a todas y a todos.

Señora ministra de Turismo, soy consciente de que lo que le voy a plantear en esta interpretación en realidad no afecta exclusivamente al Ministerio de Turismo, pero también creemos que en esta segunda etapa de pandemia, que es la social y económica, el Ministerio de Turismo debe de asumir un papel de liderazgo claro. Porque el peso del turismo en el Estado español es del 12% sobre el PIB y sobre la generación de empleo, aproximadamente, depende del turismo, pero en Canarias resulta que el impacto sobre el PIB es del 35% y del 40% sobre el empleo, es decir, más del triple de la media del Estado español. Por ese motivo hemos estado diciendo que hay dos pandemias para Canarias, aunque nosotros somos completamente solidarios con el resto del Estado, como puede comprender.

La pandemia sanitaria la hemos sobrellevado bien, yo creo que se han hecho bien las cosas, y Canarias prácticamente es un territorio libre de virus. Pero la segunda parte de la pandemia, que es la social y la económica, va a impactar de una forma devastadora en Canarias después del cero turístico que estamos sufriendo. Porque el impacto que tiene el turismo sobre Canarias, si está en cero, es sencillamente demoledor, hasta tal punto que, en este momento, entre las personas que están en ERTE, es decir, que están en paro y que necesitan ayuda, tenemos más del 40% de la población activa en una situación de riesgo. Esto es una monstruosidad y yo me imagino que nos entendemos en este tema sin necesidad de que le dé más explicaciones.

Miren, la sociedad canaria, no el Gobierno de Canarias ni Nueva Canarias, la sociedad canaria ha aprobado un plan para la reactivación social y económica por abrumadora mayoría, en el que entre sus prioridades estratégicas 4 y 5 se habla de la recuperación del empleo y del impulso a la actividad económica. Y, en ambos casos, la referencia necesariamente pasa por la reactivación efectiva del turismo en las islas para las dos cuestiones. Ahora bien, Canarias no puede sola; por muy bien que se hagan las cosas, lo que está claro es que la dependencia en relación con el fenómeno turístico en Canarias es supracanaria; es decir, por muy bien que lo hagamos, no depende solo de que Canarias lo haga muy bien para recuperar la actividad turística en el archipiélago. Le daré algún dato: los aeropuertos canarios están conectados con 150 aeropuertos de 27 países del mundo; por tanto, manejan aproximadamente 20 millones de plazas de personas que llegan al año a Canarias, esto es una cifra monstruosa que, hagamos lo que hagamos, no es suficiente si ustedes no nos ayudan desde el Gobierno de España. En segundo lugar, sin vuelos internacionales no es posible recuperar la actividad; después explicaremos el papel que tiene cada uno de los sectores emisores de turismo a Canarias. Pero, miren, de 15.1 millones de turistas —se dice pronto esto ¡eh!— en el año 2019, más de 13 millones es turismo extranjero; por tanto, yo creo que queda bien claro qué es lo que pesa cada cosa.

Por ello, nosotros planteamos en esta interpelación dos tipos de medidas, como habrá visto: un tipo de medidas que están anunciadas por el presidente del Gobierno y la ministra portavoz, con las que nosotros estamos de acuerdo y esperamos que se cumplan, lógicamente, que van destinadas a proteger al sector hasta la normalidad. Ahí tenemos la continuidad de los ERTE hasta que se recupere un régimen relativamente normal, esto es fundamental: la prolongación de los ERTE para el turismo y las actividades asociadas; la facilitación de liquidez a las empresas turísticas a través de las líneas ICO, y los planes específicos para impulsar el turismo para Baleares y Canarias, ambos archipiélagos, aunque tenemos algunas diferencias. Este es un conjunto de medidas que no dependen solo de usted, evidentemente, pero que son completamente determinantes.

Hay otro tipo de medidas que tienen que ver con la conectividad y con la seguridad de las comunicaciones con Canarias. En relación con facilitar los viajes a Canarias, mire, una vez decidida la apertura de las fronteras de España, el Gobierno está llevando a cabo un conjunto de negociaciones con diferentes países del ámbito europeo, especialmente con aquellos que tienen, digamos, una situación similar desde el punto de vista de la evolución positiva de la pandemia provocada por la COVID-19. Canarias debe participar en la creación de corredores seguros entre los países que tienen situaciones epidemiológicas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 38

similares y positivas. Pero, aunque esto que parece evidente podríamos darlo por sentado, nos preocupa enormemente la evolución de las propuestas de la Comisión Europea sobre esta cuestión, porque necesitamos conocer cómo están evolucionando las negociaciones y los acuerdos que está llevando a cabo este Gobierno de España para el establecimiento de corredores entre distintas regiones europeas, entre las que debe estar Canarias, evidentemente. Tenemos dudas de si eso se está haciendo así.

Por otro lado, es necesario garantizar la seguridad para nuestros visitantes, para los trabajadores y para los residentes. En lo que respecta a la seguridad, ya lo he dicho: Canarias es en la práctica un territorio libre de virus y esto es una fortaleza enormemente relevante que hay que utilizar. Es necesario que la reapertura de las fronteras y de la actividad turística se realice en condiciones de seguridad suficientes, porque es absolutamente necesario que vendamos Canarias como un destino seguro y responsable. Debemos garantizar que todas las personas que llegan a Canarias deban ser sometidas previamente a pruebas diagnósticas efectivas para garantizar a todas aquellas personas que viajen que ni contagian ni van a ser contagiadas, porque si esto no ocurre, nosotros sabemos que algo como lo que ocurrió con el vuelo a Lanzarote, que afortunadamente no fue nada, nos ocurre en dos vuelos y nos hunde la temporada. Por lo tanto, este es un tema enormemente serio. El Gobierno de Canarias ya se ha comprometido a realizar las pruebas en destino, en Canarias. ¿Por qué? Porque si no garantizamos la seguridad con pruebas PCR difícilmente vamos a convencer a nadie de que merece la pena hacer un viaje a Canarias, cuando precisamente estamos en un tiempo, como es el verano, que no es la mejor temporada para Canarias, como sabe. Por tanto, necesitamos que el Gobierno de España impulse una fuerte campaña de comunicación internacional poniendo la seguridad como un argumento esencial. Creemos que esta medida necesita de su ayuda; esto no puede caer solo en manos de los propios turistas o de los operadores turísticos porque entonces será inviable.

La siguiente cuestión es la de incentivar la conectividad aérea con las islas. Mire, nosotros dependemos —ya se lo he explicado— básicamente del turismo internacional; nosotros, en un cien por cien, porque el peso del turismo canario —los canarios harán todo lo que puedan, como el resto de los ciudadanos españoles, por ayudar— es del 1 % y en el caso del turismo español es más o menos del 10 %, y así y todo habrá que tomar medidas de estímulo con el turismo español para convencer a la gente del Estado de que merece la pena llegar a Canarias. Pero nosotros dependemos absolutamente de la conectividad exterior; el peso del turismo internacional es determinante y, además, el verano es un tiempo bajo para la actividad turística de Canarias porque se abren los destinos mediterráneos, están más cerca, es más barato para las líneas aéreas, muchas de ellas en quiebra prácticamente, como saben, y por tanto hay un riesgo tremendo de que nosotros no recuperemos una actividad razonable.

Por este motivo —¡mi madre, con el poco tiempo que me queda!— es necesario favorecer la demanda de conexiones aéreas que faciliten la conectividad aérea internacional con Canarias y para ello necesitamos que se aprueben medidas extraordinarias y específicas para favorecer la conectividad. Dos paquetes fundamentales: uno, la reducción de las tasas aéreas y las bonificaciones para las plazas adicionales que se programen a partir de julio. Esta primera cuestión de la reducción de las tasas aéreas ya se hizo en la pasada crisis y provocó un incremento sustancial, de 1,6 millones de turistas adicionales, entre los años 2009 y 2012. La bondad de esta medida es evidente. En 2020, si llegamos a 5 millones de turistas —es decir, un 65 % menos, con un retroceso sobre el PIB del 20 % y una pérdida de facturación de más de 9000 millones de euros— y no conseguimos mejorar estos números, nos vamos a poner en una tasa de paro altísima, pues les recuerdo que la crisis anterior fue menor que esta y llegamos al 34,7 %. Esta cifra es monstruosa. No sé si estoy trasladando con claridad cuál es el problema. Por tanto, esta es la primera consideración. La segunda es la de las bonificaciones, y hay dos medidas en este terreno: una, las bonificaciones a las tasas aeroportuarias, que ya se ha hecho con la crisis de Thomas Cook con buenos resultados, pero ahora necesitamos hacer extensiva esta idea a los nuevos asientos que se programen a partir de julio hacia Canarias, tanto en los vuelos nacionales, estatales, como en los vuelos internacionales. Por otro lado, la reducción de la tasa de la navegación aérea en ruta, la llamada tasa de ruta que gestiona Enaire, como saben. Nosotros lo que queremos es algo muy sencillo: como esto penaliza la distancia, aplíquennos la misma tasa que a aquel lugar del Estado español que esté más cerca de Canarias y entonces nos equipararemos al territorio peninsular, lo cual es una medida completamente razonable. Les diré que todas estas medidas no son ni exóticas ni ocurrencias, están en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias, artículo 4.4.

En último lugar, es necesaria la promoción urgente de un paquete específico y temporal de incentivos a las líneas aéreas. Esta es una cuestión con la que tiene que ver, como saben muy bien, la Comisión

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 39

Europea. Esta es una cuestión que está relacionada con la generación de ayudas de Estado para combatir los efectos de la COVID-19 y en la que hay que utilizar —sugerimos, le pedimos que utilice con la energía correspondiente— la condición ultraperiférica de Canarias, porque eso precisamente nos coloca en buenas condiciones para que Europa entienda el esfuerzo adicional que hay que hacer con Canarias. Yo confío en ello. Por supuesto, como puede suponer, haremos una moción muy concreta sobre esto, pero confío en la sensibilidad del Gobierno de España y en la de su ministerio y espero que entiendan que Canarias se la juega como nadie, como ninguna otra comunidad del Estado, en esta situación pospandemia.

Gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchísimas gracias. **(Pausa.—Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores).**

A continuación, tiene la palabra en nombre del Gobierno la señora ministra de Industria, Comercio y Turismo.

La señora **MINISTRA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Maroto Illera): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Quevedo, como usted acaba de exponer, Canarias se enfrenta a una situación muy compleja como consecuencia del impacto de la crisis sanitaria. Somos muy conscientes de ello y por eso el Gobierno está haciendo un seguimiento específico tanto de las medidas que se han adoptado hasta el momento como de las que vamos a seguir aprobando. Como usted ha dicho, Canarias tiene una singularidad por motivos evidentes relacionados con su situación geográfica y con su elevada dependencia del turismo, que, como señalaba, está en torno al 35 % de su PIB y al 40 % de su empleo. Estas dos circunstancias, región ultraperiférica y alta dependencia del turismo, hacen que Canarias se haya visto afectada desde un primer momento por las restricciones de movilidad adoptadas para controlar la crisis sanitaria, restricciones que, como sabe, se han dado en el conjunto de países de nuestro entorno. Como le decía, somos muy conscientes de la situación específica en la que se encuentra Canarias y por eso desde el primer momento hemos actuado decididamente para que la crisis no ponga en riesgo la quiebra de las empresas y para proteger a los trabajadores del sector turístico, una actuación extraordinaria, señoría, que ha sido fundamental para sostener el turismo, porque la recuperación no ha empezado ahora; empezó con las primeras medidas que adoptamos en el momento en el que se declaró la pandemia, medidas que, como decía, han amortiguado el impacto de esta crisis y han servido como dique de contención para iniciar cuanto antes la recuperación económica. En este sentido, permítame recordarle que la primera medida que puso en marcha este ministerio fue precisamente para el sector turístico. Como sabe, ampliamos hasta 400 millones de euros la línea ICO que creamos en otoño pasado tras la quiebra de Thomas Cook. También entonces nuestra reacción fue inmediata y eficaz al recuperarse gran parte del tráfico aéreo tras la quiebra de Thomas Cook. Esta línea, señoría, ha permitido financiar más de doscientas operaciones en Canarias por un valor de 23 millones de euros. Pero sin duda la medida más importante para proteger el tejido productivo en esta situación extraordinaria ha sido la línea que posteriormente aprobamos, hasta 100 000 millones de euros en avales públicos del ICO, que, como sabe, se está desplegando en varios tramos. Según los datos disponibles hasta el pasado 1 de junio, el ICO ha facilitado financiación a más de diecisiete mil empresas en Canarias, que han recibido más de 2500 millones de euros en financiación con aval del Estado, lo que supone un 4 % del total. De hecho, el turismo, como decía, que es el sector más afectado por la pandemia, también es el sector que más se ha beneficiado por la línea de financiación proporcionada por el ICO, aproximadamente el 17 % del total.

Hemos aprobado asimismo otras medidas para proteger el empleo y la quiebra de las empresas, como la flexibilización de los ERTE o la prestación extraordinaria para autónomos, que han beneficiado de manera destacada al sector turístico, donde más del 70 % de los trabajadores afiliados en todo el país se encuentran dentro de alguna de estas medidas. Además, dentro del marco del diálogo social, como sabe, hemos acordado extender la utilización de los ERTE y establecer un procedimiento de posible extensión de este mecanismo extraordinario, que supone sin duda un importante despliegue de recursos del Estado para proteger el empleo. El objetivo es ir adaptando este sistema extraordinario y flexible de apoyo de los ERTE en los sectores más afectados y, evidentemente, el turismo va a ser uno de ellos. Asimismo, estamos analizando con los agentes sociales cómo adaptar los ERTE para acompañar el proceso de desescalada e incentivar al mismo tiempo la recuperación económica. Le aseguro que el turismo y la hostelería son los sectores, como decía, más beneficiados del plan de choque del Gobierno.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 40

Señoría, me interpela por las políticas que va a desarrollar el Gobierno para favorecer la conectividad, pero también la recuperación del turismo en Canarias. Como conoce su señoría, vamos a poner en marcha proyectos piloto de corredores turísticos seguros antes del 1 de julio. Como sabe, el lunes ya anunciamos y aprobamos el primer corredor turístico que va a desarrollar el Gobierno de Baleares con Alemania y estamos también trabajando con Canarias. Son corredores que puede proponer cualquier comunidad autónoma que se encuentre en la fase 3 de la desescalada. Esta experiencia previa, además de contribuir de manera relevante a la recuperación de la conectividad y de la actividad turística, nos va a permitir también comprobar que todos los protocolos de seguridad sanitaria de los que nos hemos dotado funcionan correctamente. En las últimas semanas, distintos miembros del Gobierno estamos trabajando para coordinar en el marco de la Unión Europea la eliminación de los controles de fronteras intraeuropeas y con terceros países de la Unión Europea. Hemos mantenido y seguimos manteniendo contactos permanentes con nuestros principales mercados emisores con la intención, como señalaba, de impulsar cuanto antes la conectividad con España y con Canarias, pero, como usted también señala en su intervención, con las máximas garantías sanitarias. Compartirá conmigo que la desescalada ha sido y está siendo gradual, asimétrica y coordinada, pero ante todo está siendo una desescalada segura, porque no estamos en una carrera a ver quién va a llegar primero, sino a ver quién es más seguro. La mayor garantía —lo decía el otro día— para reactivar el turismo es mantener a raya al virus. Después del esfuerzo colectivo que hemos hecho, tenemos que evitar volver a la casilla de salida, lo cual, sin duda, sería fatal para la credibilidad y para la imagen de España. Estará de acuerdo conmigo, señor Quevedo, en la importancia capital que tiene recuperar la fortaleza y la confianza del sector turístico español, de recuperar la actividad económica en un marco en el que podamos garantizar la seguridad y la salud de todas las personas que vengan a nuestros maravillosos destinos.

Desde el ministerio que dirijo hemos encargado al Instituto para la Calidad Turística Española la elaboración de más de veinte guías y protocolos que, sin duda, van a ser fundamentales para poder reiniciar la actividad con las máximas garantías sanitarias, pero también ofreciendo confianza a los visitantes, a los trabajadores y, como decía, a los residentes de los destinos. Son guías que ya están disponibles y validadas por el Ministerio de Sanidad. Como decía, han sido elaboradas de forma concertada con las comunidades autónomas y con los agentes sociales y tienen especificaciones muy claras sobre el servicio, la limpieza y desinfección, el mantenimiento y la gestión del riesgo para los diferentes subsectores del sector turístico. Además, estamos ya en un proceso de certificación de estas guías, tanto a través de UNE como a través de ISO, y también estamos desarrollando distintivos para que nuestro destino sea seguro.

Me preguntaba también por la reactivación del turismo. Como dije hace algunos días, estamos trabajando de forma intensa en la elaboración de un plan de apoyo al sector que tendrá al menos cuatro ejes prioritarios. El primero lo señalaba usted a lo largo de su intervención: la seguridad sanitaria. Como decía, la seguridad ya la tenemos muy avanzada a través de estos protocolos que, además, van a ser también guías de buenas prácticas para muchos países de nuestro entorno, puesto que España ha participado en estos meses en el comité de crisis de la Organización Mundial del Turismo. La semana pasada tuvimos ocasión de presentar estas guías, de forma que España va a ser, sin duda, un referente de buenas prácticas en el ámbito de la seguridad sanitaria, porque para nosotros lo prioritario es recuperar la confianza como destino seguro.

Otro ámbito de este plan de apoyo tiene que ver con el refuerzo de las medidas económicas que ya hemos implementado y que requieren de una continuidad. Vamos a reforzar la financiación y la liquidez en el sector turístico con un nuevo subtramo en la línea de avales ICO específica para el turismo con 2500 millones de euros. También, como sabe, la comisión de seguimiento tripartita que en estos momentos está trabajando en la definición de las medidas de acompañamiento en el ámbito del empleo que serán necesarias tras el 30 de junio, cuando finaliza —como sabe— la extensión de los ERTE, está trabajando para flexibilizar esta medida, de forma que las actividades turísticas puedan tener una prolongación de esta medida tan importante para proteger el empleo y también para proteger a las empresas, permitiendo, entre otras cosas, la reincorporación gradual de los trabajadores en función del nivel de recuperación de la actividad, como usted señalaba, y estableciendo incentivos para la formación y la recualificación de los trabajadores en sectores donde la actividad no se recupere por completo. Un plan que también vamos a reforzar desde el punto de vista de la inversión en digitalización y en entornos sostenibles tanto en destinos turísticos pioneros como en destinos del interior. Un plan en el que también vamos a reforzar la red de destinos turísticos inteligentes con 75 millones de euros, una red en la que, como sabe, participan varios

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 41

destinos canarios. Entre otras medidas, el plan recoge también la mejora del conocimiento turístico. En estos meses de crisis de la pandemia hemos necesitado y hemos desarrollado todo un sistema de información turística que nos va a permitir tomar mejores decisiones para desarrollar las políticas turísticas adecuadas. Más indicadores, datos e información a tiempo real que vamos a compartir con las comunidades autónomas y el conjunto del sector turístico.

Por último, usted hablaba de la promoción, de la promoción de España como destino seguro y sostenible no solo de cara al turismo nacional, sino también internacional. Con respecto a la promoción he de decirle que estamos trabajando de manera coordinada con las comunidades autónomas, los organismos de promoción y los clubes de productos en una nueva campaña de comunicación, primero nacional y después internacional, con el objetivo de recuperar el volumen de turistas que cada año escogen España para sus vacaciones, una campaña, sin duda, necesaria, que tiene que generar confianza y seguridad en todas las aceptaciones y que haga que nuestro país sea referente como destino turístico.

Con respecto a la coordinación en Europa a la que antes se refería y que sin duda es un aspecto fundamental para Canarias, pero también para los países que se encuentran dentro de sus mercados emisores, he de decirle que el 11 de mayo nueve países liderados por España presentamos una declaración conjunta en la última reunión informal de ministros de Turismo para solicitar a la Unión Europea un plan de recuperación destinado a paliar el impacto negativo de la pandemia en el sector turístico europeo, un plan donde específicamente solicitamos la atención a la problemática de la regiones insulares y ultraperiféricas como es Canarias.

Señoría, el Gobierno está atendiendo de forma prioritaria al sector turístico. El transporte, sin duda, merece también una mención, y después me referiré a ello en la réplica, pero lo que le quiero trasladar es que es urgente —yo diría que es lo más importante en este momento— reactivar el turismo, poner en marcha este gran país que es España y Canarias como uno de los destinos más elegidos, lo tenemos que hacer con todas las garantías sanitarias y esperamos, sin duda, contar con su grupo y contar con todas las fuerzas políticas, y tiene el compromiso claro de esta ministra de colaborar y trabajar juntos para reforzar la fortaleza de nuestro sector turístico canario.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchas gracias, señora ministra. **(Pausa.— Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores).**

Tiene la palabra el señor Quevedo Iturbe.

El señor **QUEVEDO ITURBE**: Gracias de nuevo, señor presidente.

Señora ministra, la he escuchado con atención y la verdad es que el título de la interpelación es conectividad y recuperación, y si usted contesta a la conectividad en la réplica, no tengo tiempo de replicarle a mi vez. Lo que sí que le digo es que, como puede suponer, habrá una moción la próxima semana en la que precisaremos más de lo que se ha precisado en su respuesta. Comprendo que no es fácil hacer una respuesta concreta, pero usted tiene que entender que todo está muy bien, pero el problema que tenemos es que si no llega el turismo internacional de forma suficiente, estamos muertos. Por tanto, está todo estupendo, pero ese es el problema.

Y los ERTE están muy bien, pero nosotros preferimos recuperación de la actividad a los ERTE. Los ERTE son una medida fundamental, pero nosotros preferimos que se recupere la actividad, porque ni a los propios afectados por los ERTE les interesa cobrar lo que no cobraban ni al Estado le interesa, ni a Canarias tampoco, estar pagando 300 millones de euros al mes por la cuestión de los ERTE. Luego, cualquier medida que esté relacionada con reabrir de la forma más rápida posible el mercado turístico en Canarias supone en realidad un ahorro. Por eso, la seguridad es determinante, porque si no fuese seguro, el gasto en seguimiento y monitorización de los posibles contactos que llegasen a Canarias más el de los ERTE resultarían al final más caros que lo que nos ahorramos haciendo las pruebas en origen, que es lo que le he planteado con claridad; no he obtenido una respuesta y supongo que ahora me dirá algo.

En la cuestión de Thomas Cook, claro, lo de Thomas Cook funcionó. Por eso le estoy pidiendo que lo volvamos a hacer. Hay que volver a hacerlo. Nosotros le estamos planteando con claridad la necesidad de establecer un conjunto de bonificaciones a las tasas aeroportuarias y las tasas que tienen que ver con los asientos adicionales, que ya ha funcionado. Lo que estamos planteando es que se haga. No sé si yo soy capaz de trasladar esto. Están bien las medidas genéricas de actividad turística, pero en Canarias no funcionará el turismo por carreteras. Los países van a estimular el turismo interior y España lo va a hacer también, y hacen bien. Va a funcionar el turismo por carretera, muchísima gente se moverá así. El tren

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 42

también será una vía muy importante. Pero, como saben, Canarias, en eso, cero; no existe. Y hay países que van a favorecer el turismo interior, con medidas como las de Italia, por ejemplo, que va a dar 500 millones de euros a los italianos que hagan reservas turísticas en Italia. No es el caso de Canarias. Tenemos compañías aéreas en una situación dramática; es decir, nosotros, o lo ponemos seguro, muy seguro, fácil, muy fácil, y demostramos las fortalezas de Canarias —por cierto, no sé por qué no estamos en la prueba de los corredores turísticos; esto está solicitado, los llamados corredores seguros— o no tenemos ninguna posibilidad de recuperar el sector y menos aún este año. Por tanto, creo que si lo hacemos bien ahora, si lo apoyamos decididamente, en realidad supondrá un ahorro al esfuerzo del Estado y una tranquilidad para el sector en Canarias.

He estado escuchando con atención el planteamiento que me ha estado haciendo y quiero decirle que el sector turístico en Canarias tiene desarrollados planes de excelencia absoluta. El problema es que no depende solo de nosotros. Nosotros podemos hacer lo que se quiera, pero tiene que venir la gente y básicamente el turismo internacional, por mucho que sea muy bienvenido el turismo español. Por cierto, en este tema confío en que no se vuelvan a disparar los precios de los billetes aéreos a Canarias. Estoy seguro de que el ministro Ábalos ya lo tiene claro: pagar determinadas facturas gratuitamente porque alguien abusa con esto no es buena idea. En Canarias la dependencia del turismo internacional —se lo he dicho antes— es muy grande, de 15 millones de turistas más de 13 son turistas extranjeros, turistas de terceros países. Por lo tanto, es esencial la cuestión de facilitarles la llegada, es decir, tenemos que convencer a estos turistas —por ejemplo, a un alemán de Hamburgo que se sube a un avión lleno durante más de cuatro horas— de que estén tranquilos porque ni van a contagiarse ni van a ser contagiados. ¿Cómo les convencemos? Porque, si no lo hacemos, hay países que no están recomendando viajar. Nosotros tenemos que facilitar esto. Por lo tanto, lo que estamos planteando de los PCR, de las pruebas previas, no es ninguna bobería; es más, es un ahorro al final. Lo que pasa es que no puede caer sobre el pescuezo tanto del viajero como de los operadores turísticos encareciendo la factura, porque entonces no vendrán porque es caro. Tenemos que encontrar una manera y lo que le estamos pidiendo es una negociación con los países en situaciones epidemiológica similares.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Muchas gracias. **(Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores).**

Para concluir el debate, tiene la palabra nombre del Gobierno la señora ministra de Industria, Comercio y Turismo.

La señora **MINISTRA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Maroto Illera): Muchas gracias, presidente.

Efectivamente, señor Quevedo, me quedaba alguno de los elementos por desarrollar en la intervención y voy a aprovechar estos cinco minutos. Quería hablarle del transporte aéreo, que sin duda merece una especial atención en la pregunta que usted me plantea. Como sabe, la Agencia de Seguridad Aérea y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades publicaron el 13 de mayo toda una serie de recomendaciones para el sector que el Gobierno quiere trasladar como obligatorias en una regulación que ya está desarrollando el Ministerio de Transportes. Quería también señalarle que, en el caso de AENA, ya ha puesto en marcha un plan de recuperación operativa, que se va a desarrollar en dos fases. En la primera fase, mientras dure la pandemia, se están ya aplicando medidas para garantizar la seguridad sanitaria, coordinándose con la autoridad sanitaria todas las medidas del control de pasajeros. En una segunda fase, se van a llevar a cabo en AENA una serie de inversiones para el desarrollo tecnológico en materia de infraestructuras que sin duda van a permitir también mejorar la experiencia en el ámbito de la aviación. Pero, además, me consta que Canarias está interesada en el desarrollo de aplicaciones de móviles, de *app*, para el 'trazo' de contactos, un aspecto sin duda crucial para evitar un posible rebrote de la pandemia. Como sabe, estamos trabajando —le decía antes— con el Gobierno canario en implementar estas medidas y para poder aprobar muy pronto distintos corredores turísticos seguros —como ya lo hemos hecho el lunes en el caso de Baleares— y esperamos que en los próximos días podamos anunciar también que en el ámbito de Canarias —y todas aquellas comunidades autónomas que lo soliciten— podemos abrir esos corredores para que puedan venir los turistas cuanto antes porque para nosotros es crucial en este momento la reactivación del sector turístico, teniendo en cuenta —como señalaba— que además Canarias, desde el punto de vista epidemiológico, está ahora mismo en una situación de control de la pandemia.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 43

Señalaba usted el tema de los PCR. Quiero decirle que en este ámbito estamos trabajando con el Centro Europeo de Prevención y Control de Enfermedades en el ámbito de la Comisión Europea, que es la que determina cuáles son las recomendaciones a implementar. No hay consenso en cuanto a la utilización de los PCR en origen y en destino, pero eso no significa que el Gobierno de España no esté abierto a todas las propuestas que, tanto en el ámbito de los países de la Unión Europea como en el ámbito de las comunidades autónomas, se nos planteen. En el caso de Canarias, teniendo en cuenta la alta dependencia que tiene del turismo internacional, necesitamos acuerdos de reciprocidad para que esta medida se pueda implementar y le aseguro que estamos trabajando —y no solo la ministra de Turismo, somos un grupo de ministros— en estos momentos y estamos liderando en la Unión Europea con nuestros países homólogos que el turismo sea prioritario en la agenda europea, y en el marco del plan de recuperación de la Unión Europea sabe que va a ser uno de los principales sectores beneficiados.

Para terminar, quiero reforzar dos ideas. La primera, que el turismo es una prioridad en la agenda del Gobierno. Lo ha sido desde que llegamos al Gobierno y en particular, como le decía, hemos abordado ya una crisis anterior importante que impactó a Canarias en particular, la crisis de Thomas Cook, y por supuesto en estos momentos estamos —y llevamos ya tres meses— trabajando para que el impacto del COVID sea el menor posible y para que la reactivación del sector turístico se haga lo antes posible y con garantías de seguridad, que es lo que necesitamos. La segunda es que el sector turístico nos necesita, lo decía usted. Ha habido un gran acuerdo de la sociedad canaria pidiendo que se reactive cuanto antes, con unas medidas muy concretas que yo agradezco que nos traslade. Decía que nos está pidiendo la sociedad canaria, pero también el conjunto de la sociedad española, que conformemos un gran acuerdo país en torno al turismo. Espero, sin duda, que los resultados de la mesa de reconstrucción que está desarrollándose en esta Cámara refuercen la necesidad de articular medidas de apoyo desde las diferentes administraciones públicas competentes y también con la participación del sector privado para que lo antes posible se recupere la actividad turística y, por lo tanto, esa fortaleza de nuestro sector y la generación de empleo. También es un momento para seguir reforzando las fortalezas de nuestro modelo turístico, mejorando su resiliencia a una crisis sanitaria —no sabemos cuánto tiempo estará con nosotros el COVID— y sobre todo las fortalezas desde el punto de vista de la hospitalidad y de la excelencia del producto turístico que Canarias tiene.

Termino con las palabras que el presidente dijo hace dos semanas. Este verano habrá temporada turística y esperamos que tanto los residentes como los visitantes internacionales redescubran España. Sin duda, les estamos esperando.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Gracias, señora ministra. **(Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores)**.

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), A LA MINISTRA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO SOBRE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA DOTAR DE FLEXIBILIDAD A LOS SECTORES CLAVE DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA. (Número de expediente: 172/000038).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rodríguez Gómez de Celis): Interpelación urgente del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) a la ministra de Industria, Comercio y Turismo sobre las medidas previstas para dotar de flexibilidad a los sectores clave de la actividad económica.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Sagastizabal.

La señora **SAGASTIZABAL UNZETABARRENETXEA**: Gracias, presidente. Buenos días, ministra.

Esta es la tercera interpelación en relación con la industria. En tres semanas, tras interpellaciones de distintos partidos políticos. Y es verdad, a pesar de que a nosotros no nos une nada ideológicamente con los mismos, parece que lo que sí existe es una preocupación por la industria. Mi intención con esta interpelación es trasladarle nuestra preocupación, realizar una crítica constructiva, pero también volver a expresar la disposición al acuerdo y al diálogo. A usted le suele gustar hablar de certezas y le planteamos una de esas certezas como punto de partida de esta crisis sanitaria, que además es incierta. Es evidente que la crisis es asimétrica y por tanto su salida también. La estructura del tejido productivo es muy distinta dentro del Estado compuesto en el que estamos, y es la estructura productiva de una región uno de los factores principales para explicar su resiliencia. Así, aquellas economías más diversificadas, con más industria, están siempre en mejor situación de partida: ante una crisis la caída es menor y la resistencia,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 44

mayor. Por eso es necesario apostar por la industria. El Partido Nacionalista Vasco lo ha hecho siempre así, hemos apostado y apostamos por la industria como motor de la economía. Siempre hemos mostrado la preocupación por la inexistencia de una política industrial independientemente de quién haya estado gobernando, una preocupación que el propio sector remarca y también algunos de los ponentes en el grupo de trabajo de reactivación económica del pacto de reconstrucción. Me podría decir que la política industrial es competencia exclusiva, y así es, efectivamente, pero convendrá también conmigo en que debe estar coordinada con los distintos ministerios y con el suyo —ministerios además cuyas competencias a lo mejor no son exclusivas, como las de energía o trabajo— de forma que las decisiones sean coordinadas y no perjudiquen a la viabilidad y competencia del sector industrial.

En su última comparecencia antes del COVID yo le decía que en los últimos tiempos en industria se estaban poniendo parches o, mejor dicho, apagando fuegos para capear los problemas ante situaciones críticas que iban llegando, como Navantia, ArcelorMittal, Alcoa, y ante aquellas otras derivadas de anuncios un tanto precipitados, como el diésel, que lo que evidenciaban era una falta de coordinación entre algunos ministerios y cuyas consecuencias, por ejemplo, en el sector de automoción se tradujeron en una disminución de ventas. Con esto desde luego no queremos atribuirles a su Gobierno la responsabilidad de las crisis industriales, porque está claro que una crisis industrial no nace de un día para otro, sino que son consecuencia de muchos factores y de muchas decisiones, principalmente de las empresas a lo largo del tiempo. Pero el Gobierno sí puede hacer algo, puede establecer las bases y las políticas para atraer y para retener a las empresas y, por tanto, reducir todos estos riesgos.

Pero ahora estamos en un contexto distinto, con una caída importante de la actividad, una situación todavía de incertidumbre, con un impacto económico del que no tenemos precedentes ni tampoco información suficiente. La expansión del virus y su efecto en la actividad productiva están poniendo en jaque a sectores con alto impacto en la economía arrastrando incluso a la industria auxiliar. Por ello, además de medidas concretas y generales válidas para todas las empresas independientemente del sector al que pertenezcan —que no ponemos en duda—, aquellos sectores que son claves en la economía necesitan de un impulso específico. Me estoy refiriendo a automoción, aeronáutica y máquina herramienta, sectores de alto impacto en el empleo, en el desarrollo tecnológico y en el desarrollo de sectores conexos, que además son altamente innovadores y altamente exportadores. Esta es, en definitiva, la motivación de la interpelación que le hacemos. Nuevamente, ministra, a pesar de que entendemos que la gestión del COVID es compleja, tenemos la sensación de que su ministerio está ausente en aquellas decisiones estratégicas y más relevantes tomadas durante la crisis y que afectaban y afectan de lleno a estos sectores. Me refiero al cierre de la actividad a las doce de la noche de un domingo cuando su ministerio conocía perfectamente que la industria necesita una paralización programada y ordenada para minimizar el daño en la cadena de producción. Y ausente también en la toma de medidas específicas para estos sectores. Me puede decir a lo mejor que sin salud no hay economía, pero es que sin economía no hay salud. No se trata de ese dilema, sino de conciliar economía y salud, conciliar economía y seguridad en el trabajo, ya que son pilares que se soportan uno al otro.

Hace dos semanas le preguntaba por las medidas de automoción y no me dijo prácticamente nada para luego sí encontrarnos en la prensa un plan de automoción del que hoy apenas conocemos nada. Bueno, conocemos que se ha retrasado. Un plan que entendemos que dependerá de los fondos europeos, porque usted la semana pasada dijo que había heredado un presupuesto raquítico, el de 2018, y si bien es cierto que ese presupuesto después de dos prórrogas no da más de sí, también hay que decir que es al actual Gobierno al que le compete buscar los acuerdos necesarios para un nuevo presupuesto. Ahora tienen esa oportunidad, tienen que dar esos primeros pasos —estamos a las puertas de julio—, y ahí es donde veremos las prioridades y cifras que marcan su política industrial. Desde luego, no dudo de su buena voluntad ni de su actitud prodiálogo, pero no es suficiente. Estamos en un momento que requiere de iniciativas, medidas concretas y claras, pero también arriesgadas. No se puede seguir con una visión pasiva de la política industrial, que lo único que ha hecho es fomentar la desindustrialización. Hablando de certezas, no invertir en política industrial resulta caro y de ahí la necesidad ahora de no cometer los mismos errores. El pasado nos sirve para aprender lo que debemos hacer y lo que no debemos hacer y para mirar sobre todo al futuro.

Voy a centrarme en tres sectores y en el efecto de las crisis en los mismos, pero creo que también resultará extrapolable a otros sectores afectados por esta crisis y que igualmente necesitarán de una misma reflexión y un ministerio que les atienda. Respecto a la máquina herramienta, los largos periodos de duración de sus productos posibilitaron su carga de trabajo. Sin embargo, los nuevos pedidos, los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 45

servicios de asistencia técnica, la recepción de maquinaria en fábrica, la imposibilidad de viajar, de reunirse con los clientes y atenderles, actividades todas ellas fundamentales, han detenido casi toda la demanda. Además, esto va a tener un reflejo mucho mayor a partir de septiembre. El sector aeronáutico es uno de los peor parados debido a la reducción drástica de la movilidad aérea a nivel global, con una caída del 90 % del tráfico de pasajeros. Las cadencias de fabricación de los diferentes modelos de los principales clientes de las empresas del sector se han hundido, sobre todo por la cancelación y falta de nuevos pedidos de las aerolíneas y, además, por la gran incertidumbre futura. Automoción. Representa el 10 % del PIB. Los datos son elocuentes: su producción se ha desplomado un 97,5 para turismo y un 98 % en la exportación. El COVID ha supuesto la ruptura de su propio modelo de abastecimiento, basado en una cadena de suministros de piezas *just in time*: paralización de fábricas, paralización de venta de automóviles como consecuencia del hundimiento de la demanda debido al confinamiento, restricciones a la movilidad y cierre de concesionarios de venta. Además, ha arrastrado a la industria de componentes y auxiliar. Es un sector, además, que estaba inmerso en la transformación de su modelo de negocio: cambio de producto hacia la electrificación, obligación de cumplimiento de objetivos de reducción de emisiones, incertidumbre en la regulación, y con un mercado de ventas a la baja.

Estos sectores, ministra, están abordando esta situación con la puesta en marcha de medidas de ajuste para adaptarse a la nueva realidad del mercado, reduciendo sus costes operativos y su capacidad productiva y organizativa, manteniendo empleo y reajustando la organización parcial de su trabajo para no perder el talento de las personas. Pero estas medidas por sí solas no son suficientes, necesitan mayor flexibilidad para adaptarse, porque la incertidumbre está para quedarse durante un tiempo y necesitan un entorno más seguro y predecible para nuevas inversiones, evitando escollos y trabas. Todos sabemos que los sectores productivos toman sus decisiones a largo plazo, y esto requiere, nuevamente, certeza y seguridad jurídica. Y más allá de las medidas de choque a corto plazo, también se hace necesario un plan coordinado para apoyar a la industria, para reactivar la inversión, una inversión que además genere retorno económico y social, y para que la industria pueda afrontar con músculo financiero no solo las consecuencias económicas del COVID, sino también los nuevos retos a los que se va a enfrentar. España, una vez más, se va a quedar rezagada a la hora de dar una respuesta industrial en este nuevo contexto. Mientras los competidores de Europa, Francia, Alemania, y el resto de países ya cuentan con apoyos específicos, con planes de mantenimiento y fortalecimiento de la industria más competitiva, aquí estos sectores, a falta de noticias específicas del Gobierno, se van defendiendo y adaptando a las nuevas circunstancias de mercado. Dos certezas, ministra: mientras Francia cuenta con un plan de automoción, aquí el anunciado se retrasa; mientras Francia ayer anunciaba un plan para el sector aeronáutico, aquí, de momento, ni se plantea. Usted hoy igual me cuenta algo más de ese plan de automoción anunciado, pero seguramente me volverá a hablar de las líneas ICO, de los ERTE; medidas horizontales, generales y válidas para todos los sectores, sin atender a sus especificidades.

Evidentemente, son medidas positivas. Nosotros hemos apoyado con nuestro voto todos los reales decretos que regulan esas medidas, pero también le digo que, con respecto a los ERTE, tiene que hablar y coordinarse con la ministra de Trabajo. Extiendan los ERTE sectorialmente por fuerza mayor hasta finales de año y faciliten una transición ágil y flexible a nuevos ERTE por causas económicas y organizativas. Es una decisión que ha de tomarse ya. No le estamos pidiendo ERTE generalizados, estamos hablando de ERTE para sectores que son competitivos, porque tienen producto y mercado, porque son sectores viables, con potencial de crecimiento y que generan valor a través de la innovación, pero que necesitan todavía y durante un periodo de tiempo mayor más flexibilidad para acompañar el retorno de la actividad empresarial y poder ir reincorporando a toda la plantilla a medida que exista demanda. Y es que si por algo se caracterizan los ERTE es por la flexiseguridad: facilitar la flexibilidad de la empresa para adaptarse a nuevas situaciones, sobre todo en situaciones de crisis, y seguridad para las personas trabajadoras. Es necesaria una estrategia compartida que se base en los activos disponibles. Hay que aprovechar lo existente y dotarles de un nuevo impulso que permita sostener la actividad y el empleo del sector a corto plazo. Pero también hay que mejorar la competitividad futura. Por eso se debe seguir apoyando a estos sectores, en el corto plazo mediante la ampliación de los ERTE y, en el medio y largo plazo con una planificación *ad hoc*. Somos conscientes del esfuerzo que le estamos solicitando, ministra, pero también cuentan con el programa SURE de Europa para ello. En cuanto a la certeza y seguridad jurídica, es el Gobierno quien dispone de la capacidad normativa para crear las condiciones adecuadas para que las empresas inviertan, compitan en el mercado, generen riqueza y empleo; para dar señales positivas a inversores y consumidores de manera transversal entre los ministerios de Industria, Transición Ecológica,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 46

Economía, Transformación Digital, Trabajo; para adoptar medidas para abordar un plan de choque ante los retos no solo del COVID, sino de la industria 4.0.

Nosotros de esto algo sabemos; ya hemos pasado por una reconversión industrial y estamos dispuestos a arrimar el hombro con una estrategia compartida, una estrategia común que aglutine esfuerzos para atender el presente, pero sobre todo el futuro de estos sectores, que son clave en la economía. Es necesario defender la industria existente, asegurar su sostenibilidad, construir —como he dicho— sobre las capacidades existentes y, a su vez, ir desarrollando una nueva industria. La industria es un sector clave para salir de esta crisis y un buen amortiguador para las futuras. Por eso le insistimos en que no es el momento de un ministerio residual, sino de un ministerio que tiene que liderar esa reconversión industrial. No hay buenas o malas industrias, sino que hay buenas o malas formas de hacer las cosas. Por eso necesitamos que haya una estrategia a largo plazo y de continuidad, integrando de forma progresiva todo el conjunto de actores implicados.

Ministra, una de las principales reivindicaciones del sector ha sido históricamente que existiera un Ministerio de Industria que entendiera e impulsara esas políticas industriales necesarias, sobre todo que escuchara al sector y lo acompañara. El sector está esperando; es el momento de impulsar el conjunto de la industria, la educación y la investigación para crear un ecosistema científico productivo, con apoyo público, orientado a las demandas de producción. Por eso hoy traemos esta interpelación, para que nos explique qué va a hacer por estos sectores clave de la economía, automoción, aeronáutica, máquina herramienta, porque son competitivos, porque tienen producto y mercado, porque son viables, porque tienen potencial de crecimiento y porque generan valor a través de la innovación.

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gómez de Celis): Muchísimas gracias. **(Pausa.—Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores).**

A continuación, tiene la palabra, en nombre del Gobierno, la señora ministra de Industria, Comercio y Turismo.

La señora **MINISTRA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Maroto Illera): Gracias, presidente.

La verdad es que, señora Sagastizabal, la pregunta que usted me planteaba era qué medidas tenía previstas para dotar de flexibilidad a los sectores clave de la economía española. Acabamos de estar hablando de turismo con el señor Quevedo; probablemente el sector turístico será para Canarias y Baleares su sector clave; pero, sin duda, hablaremos de industria y hablaremos de estas tres actividades que tan importantes son para el País Vasco y para el conjunto de la economía española. Le agradezco la interpelación porque, sin duda, nos permite hablar —como decía— de los sectores clave para sentar las bases de la reconstrucción económica y social de nuestro país después de los devastadores efectos de la pandemia del COVID-19.

Como usted ha señalado, la crisis sanitaria, ha tenido —y sigue teniendo— un gravísimo impacto en los diferentes sectores económicos, especialmente —como usted constataba— en la industria de automoción, aeronáutica o la maquinaria de herramientas, que aguantó al principio, pero que ahora, efectivamente, tiene un horizonte complicado y los indicadores coyunturales indican que, efectivamente, así se está produciendo. Como decía, la industria ha ralentizado su actividad, con problemas de suministro en las cadenas globales, pero también por una caída importante en la demanda, tanto a nivel nacional como internacional. Fíjese, no debemos olvidar que estamos ante una crisis económica a nivel mundial. El propio Fondo Monetario Internacional la ha calificado como el «Gran Bloqueo». Señalo esta perspectiva porque parecería, por todas las intervenciones, que España está sumida en una crisis económica nacional, pero hay que ser conscientes de que la economía internacional y la reactivación económica mundial es prioritaria, sobre todo en los tres sectores que usted ha comentado, que son altamente exportadores.

Lo diferente de esta crisis económica y social es su origen, se origina en una pandemia y, por lo tanto, lo urgente en el momento del inicio de la pandemia en la agenda no solo de España, sino de todos los países afectados, fue proteger la salud de la población y salvar vidas. Lo urgente fue la salud, aunque —como bien dice— también es importante la economía. Y para proteger la salud fue necesario adoptar el estado de alarma, un instrumento constitucional que ha permitido controlar la pandemia y, a la vez, nos ha permitido ir recuperando de forma gradual y segura la actividad económica. Quiero agradecerle una vez más a usted y a su grupo parlamentario la responsabilidad en el apoyo a la convalidación de los numerosos reales decretos-leyes y las sucesivas prórrogas del estado de alarma, que han sido fundamentales a corto plazo para controlar la pandemia, para amortiguar ese impacto

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 47

negativo sobre el tejido productivo y el empleo, medidas sin duda extraordinarias, pero, señoría, que están permitiendo sostener al país, son ese dique de contención que nos va a permitir reactivar la economía más deprisa.

Desde el inicio de la pandemia —y usted y su grupo han apoyado todas las medidas aprobadas en esta Cámara—, se puso en marcha una ambiciosa red de seguridad para amortiguar los impactos negativos de la pandemia, medidas orientadas a ofrecer a empresas y a autónomos de los distintos sectores económicos un marco flexible que permitiera su supervivencia, proteger a millones de trabajadores afectados por las medidas temporales de regulación de los empleos, unos ERTE que han permitido proteger a más de 3 millones de trabajadores. En estos momentos —esta mañana el ministro Escrivá daba los datos— ya se han incorporado 700 000 de los trabajadores afectados por los ERTE —lo que da idea de que se está empezando a recuperar la actividad económica—, más otros 200 000 que se incorporaron en el mes de mayo. La prestación extraordinaria por cese de actividad sabe que ha protegido a más de 1,3 millones de autónomos y en estos momentos el ICO está ofreciendo liquidez a más de 371 000 empresas del conjunto de los sectores económicos. Decía que no hace falta que recordemos estos datos, pero estamos todavía con el plan de choque y estamos todavía viendo efectivamente los resultados de este plan, y detrás de cada medida hay personas, hay empresas y, por lo tanto, es justo también ponerlos en el debate.

En estos momentos estamos avanzando hacia la nueva normalidad, se está recuperando de forma gradual la actividad económica y también, como decía, de forma segura para evitar cualquier rebrote de la pandemia que, sin duda, tendría efectos muy negativos. Vamos poco a poco reconstruyendo nuestro tejido productivo, recuperando parte del empleo perdido, y muestra de ello son los datos que le acabo de dar de la Seguridad Social. La mayor parte de España se encuentra ya en la fase 3 de la desescalada y es ahora cuando debemos centrar todos nuestros esfuerzos en recuperar la capacidad productiva de nuestra economía, especialmente en los sectores más afectados por la pandemia, entre los cuales, como señalaba, está la automatización, pero no solo la automatización, señora Sagastizabal, sin duda el turismo, pero también el comercio —muy importante también la acción de su Gobierno en materia de comercio en el País Vasco— son asimismo necesarios para reactivar de una manera conjunta toda la actividad económica. En estos momentos tenemos que ser proactivos para recuperar un elemento que es clave, la confianza. Tenemos una crisis de demanda y, por lo tanto, es necesaria la confianza de los turistas para que vengan a España, en el consumo para que vuelva a recuperar los niveles previos a la pandemia; en definitiva, recuperar esa senda de crecimiento futuro y que en buena medida depende también de ese plan al que usted ha hecho referencia de recuperación de la Unión Europea, donde España está liderando una respuesta muy distinta a la de la crisis de 2008 y que nos va a permitir canalizar importantes recursos para apoyar a los sectores clave a los que se ha referido. Luego hablaré de ello.

En estos momentos, como decía, estamos trabajando en distintos planes sectoriales, uno de ellos —lo he referido antes— es el del sector turístico y otro el del sector de la automoción por su importante peso en el PIB y en el empleo, pero también en la cohesión social y territorial; planes para apoyar a las empresas y seguir protegiendo y apoyando a los trabajadores. Y está de acuerdo conmigo —y así lo ha señalado— en que es necesario seguir trabajando para que los ERTE se extiendan más allá del 30 de junio. Como sabe, son una herramienta que favorece el ajuste del empleo: que vaya, en lugar de a despidos, a horas; impulsar la formación; la distribución irregular de la jornada laboral; la reorientación profesional de los trabajadores que no se pueden incorporar de forma inmediata a sus puestos de trabajo. Como sabe, en estos momentos en el marco del diálogo social, en la Comisión de seguimiento tripartita laboral, se están reuniendo los representantes de Comisiones, UGT, CEOE y Cepyme y junto con el Gobierno están trabajando en la adaptación de los ERTE tras el proceso de desescalada, y esperamos, como usted decía, que se llegue a un acuerdo lo antes posible. Necesitamos certezas, nuestros sectores productivos necesitan saber qué va a pasar después del 30 de junio para adaptarse también a esta nueva normalidad. Sin duda, sería una gran noticia que todos los sectores de todas las actividades económicas requieran de esa mayor flexibilidad interna, insisto, y en esto estamos trabajando en el marco de la comisión tripartita.

No voy a hablar de turismo porque ya le he referenciado al señor Quevedo cuáles son los pilares del plan en el que estamos trabajando.

Usted me hablaba de industria y, efectivamente, el presidente anunció hace dos semanas que estamos trabajando en un plan de impulso a la industria de automoción, en el marco de una transición hacia un modelo económico más sostenible, aprovechando el posicionamiento de este sector como industria

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 48

estratégica, y centrando los esfuerzos en conseguir una autonomía tecnológica frente a terceros, tanto en nuestro país como en el conjunto de la Unión Europea, que garantice la fortaleza y también la resiliencia necesaria para enfrentar esta grave crisis sanitaria. Es un plan que tendrá medidas de corto plazo, que se implementarán y ejecutarán en este año, pero también medidas estratégicas de medio y largo plazo que nos van a permitir también orientar, como decía, esa transición en la que se encuentra nuestro sector automovilístico.

Todas las medidas están destinadas a impulsar la industria del automóvil a lo largo de toda la cadena de valor, de forma que se consiga el mantenimiento y el refuerzo del empleo estable y de calidad, que se multipliquen las inversiones y la innovación para acelerar la evolución del parque existente hacia vehículos más limpios y sostenibles, en definitiva, consolidar nuestra industria automovilística que, como sabe, es líder a nivel mundial. Son medidas que se articulan en torno a seis grandes pilares, a los que me voy a referir brevemente. El primero, la urgente renovación del parque de vehículos que, como sabe, se desarrolla a través del estímulo a la demanda para que compremos vehículos más eficientes. El segundo de los pilares es la inversión, que es inversión para estimular la modernización de la fabricación de vehículos por parte de nuestra industria automovilística. El tercero, el impulso a la I+D+i a través de proyectos como las misiones de movilidad sostenible, que como saben está liderando el CDTI. El cuarto, la adaptación también de la fiscalidad del sector de automoción. El quinto de los pilares tiene que ver con la liquidez y la financiación de las empresas, algo que, como sabe, ya estamos haciendo a través de las líneas ICO, y el último, un ámbito muy importante que tiene que ver con medidas de formación y cualificación profesional.

Son cuestiones en las que estamos trabajando con el sector y con los agentes sociales, como ya lo hemos estado haciendo, señoría, a lo largo de estos dos años. De hecho, quiero recordarle que en marzo del año pasado ya presentamos un plan de apoyo al sector del automóvil con un horizonte 2025 que, como bien señalaba, como consecuencia de las diferentes elecciones que paralizaron prácticamente el país durante meses, pero también como consecuencia de que no se aprobaron unos presupuestos, los del 2019, que eran la hoja de ruta para desarrollar este plan, hoy creemos que hay que reforzarlo. Esta es la voluntad del Gobierno, reforzar este plan para que el sector sea un sector que avance hacia modelos de movilidad más eficiente y sostenible.

Estos proyectos tractores están muy alineados con la agenda europea, como le decía, porque tenemos que impulsar proyectos que nos permitan desarrollar capacidades en el medio y largo plazo. Y ahí España está liderando, junto con otros países europeos, que el plan de reconstrucción europeo tenga una parte muy importante de inversión en el sector automovilístico; inversión que va a permitir seguir desarrollando las capacidades productivas hacia esa movilidad sostenible de la que hemos hablado. Un plan en el que, como sabe, el Gobierno de España está ejerciendo un liderazgo claro en Europa. Hemos solicitado que se sustancien en torno a 750 000 millones de euros y, como sabe, nuestro país será uno de los principales beneficiarios. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

Termino ya, porque me falta muy poco tiempo, diciendo que estamos actuando con determinación y rapidez para sostener todos los sectores claves de nuestra economía, sin duda los que usted ha señalado, por su importante peso en el PIB y en la atracción de inversiones y de exportaciones. Estoy convencida de que si trabajamos juntos, saldremos mucho mejor preparados de esta crisis.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora ministra de Industria, Comercio y Turismo. **(Pausa.—Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores).** Muchas gracias, Conchi.

Tiene la palabra la señora Sagastizabal Unzetabarrenetxea.

La señora **SAGASTIZABAL UNZETABARRENETXEA**: Gracias, presidenta.

Gracias, ministra, por su intervención. Estamos de acuerdo en que la crisis es global. La verdad es que me habría gustado que hubiera recogido con más contundencia el guante de la flexibilización de los ERTE, pero me conformaré con que lo van a estudiar.

He hablado del plan de automoción. ¿Sabe lo que he echado en falta? El acuerdo y el consenso con las comunidades autónomas, porque creo que lo habrán trabajado con el sector, pero no con las comunidades autónomas, y me consta que son las conocedoras de las capacidades industriales, de las capacidades de este sector y de los activos disponibles. Y me consta porque le han remitido una carta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 49

junto con ocho comunidades autónomas para constituir una mesa de diálogo pivotada sobre todo para el plan de la automoción.

Dicho esto, creemos que es necesario definir una hoja de ruta coherente y compartida por los sectores económicos, sociales, comunidades autónomas y partidos políticos, para superar los problemas en el corto plazo, pero también con un horizonte a medio plazo para definir proyectos de futuro a nivel sectorial y transversal. Usted siempre nos ha hablado de la fortaleza de la industria, nosotros también, pero lo que nos ha demostrado la epidemia es una de sus mayores debilidades, y es su dependencia exterior, pero también nos ha demostrado otra cosa, la capacidad parda resetearse. Han demostrado capacidades que no conocían, por lo que creo que es necesario que se tengan que explorar, que sepan explotarlas. Hay sectores de los que hoy he hablado que nos han demostrado la capacidad de diversificación, de emprendimiento, de la apuesta por el I+D+i y de su actitud proactiva. Han sido capaces de adaptar sus fábricas y maquinarias a las nuevas necesidades en ausencia de una política industrial, al igual que lo hicieron en 2008 con su salida exterior. Por eso creo que es necesario un acompañamiento, tanto en el corto plazo como en el medio o largo plazo, para sentar esas bases de una verdadera política industrial.

Es su ministerio quien tiene que liderar esta reconversión, aprovechar la determinación y la actitud del sector para que se pueda superar esta coyuntura adversa. Las medidas que se adopten para salvaguardar la industria van a ser determinantes para el desarrollo y el crecimiento futuros. La industria, y concretamente estos sectores de los que he hablado, con alto impacto en el empleo, en el desarrollo económico, tractores de otros, altamente exportadores e innovadores, necesitan, como le he dicho, más tiempo para organizar su capacidad productiva y su empresa a lo largo de estos meses. Es necesario, por tanto, adaptar su capacidad productiva a las nuevas circunstancias. Por eso le vuelvo a repetir que es necesario extender los ERTE por fuerza mayor de forma automática, atendiendo a las especificidades de esos sectores, así como ofertar una transición ágil y flexible a nuevos ERTE por causas económicas y organizativas, y es que la normativa laboral en estos momentos es crucial también como palanca para el mantenimiento del sistema productivo. Es la manera de salvaguardar los empleos y dar a estos sectores un mayor nivel de oxígeno para no ahogarles al tiempo que se recomponen. Una retirada prematura de estos ERTE puede dañar de forma innecesaria el tejido productivo y, por tanto, el empleo en estos sectores, que, como he dicho, tienen margen de maniobra y desde luego de recomposición.

Ministra, nos interesa la política industrial como motor y palanca de cambio en este mundo globalizado. Me constan, vuelvo a reiterarlo, sus buenas intenciones, y por eso la animo a que se arriesgue y tome la riendas para impulsar una verdadera política industrial, priorizando los sectores clave de la economía, y hágalo de manera transversal con los ministerios de Industria, Transición Ecológica, Economía y Transformación Digital, en colaboración y coordinación con las comunidades autónomas, porque los instrumentos y las políticas industriales recaen, sí, en una parte muy importante o relevante en los ámbitos autonómicos, en los que me consta, como le he dicho, que están firmemente comprometidos con una industria 4.0, una industria digitalizada y alineada con la sostenibilidad para mejorar la competitividad industrial, lo que redundará desde luego en mayores y mejores empleos y en mayores y mejores salarios. Es necesario generar un clima social que consolide la industria, porque es la base para salir de la crisis, para generar empleo y para aportar recursos al sistema, garantizar las prestaciones sociales que demanda esta crisis y no dejar a nadie atrás. Para redistribuir es necesario consolidar y crear empresas. Ministra, como usted dice, políticas certeras y claras ya. El sector lo sigue esperando.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Sagastizabal. **(Pausa.—Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores)**. Muchas gracias, señora García.

Para concluir el debate, tiene la palabra, en nombre del Gobierno, la señora ministra de Industria, Comercio y Turismo.

La señora **MINISTRA DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Maroto Illera): Muchas gracias.

Gracias por su intervención, sin duda importante en el debate, y porque estamos ahora inmersos en un debate, este tiene que ser constructivo sobre cuáles van a ser los pilares de la reconstrucción económica y social, tanto en las mesas que se están sustanciando en esta Cámara como en la propia Comisión de Industria, Comercio y Turismo, donde —como usted conoce— se están también desarrollando intervenciones de todos los sectores económicos, y estoy convencida de esa hoja de ruta que yo puse como una prioridad para este Gobierno al inicio de esta legislatura: ese pacto por la industria, esa modernización de una Ley de Industria que data de 1992 y que, sin duda, no responde a la industria que este país necesita, pero

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 27

10 de junio de 2020

Pág. 50

también la estrategia que aprobamos y que es el marco para hablar de la industria en el año 2030, las agendas sectoriales. En fin, podría estar relatándole estos dos años de acción del Gobierno. Usted dice que los sectores nos esperan; los sectores, señoría, nos han encontrado. Estaban esperando recuperar a un ministerio de Industria Comercio y Turismo y, sin duda, nos han encontrado. Hemos aprobado en estos dos años sendas agendas que han permitido situar en el foco de la política, pero también de la opinión pública, lo importante que es la industria. Aprovecho —porque usted lo ha señalado al hablar de esa reinención de la industria como consecuencia del COVID— para agradecer a todas las empresas y a todas las personas que de una manera generosa se pusieron a trabajar para salvar vidas. Se han desarrollado muchos proyectos; usted conoce a la Corporación Mondragón, que trabajó y colaboró de forma muy cercana con el Gobierno para poder tener hoy una provisión de mascarillas que nos proteja de ese virus que se llama COVID.

Por tanto, la industria se reinventa, la industria se pone al servicio de la sociedad y por eso, señoría —y en esto no tengo que convencerla—, necesitamos aumentar el peso de la industria en nuestro país. Ese objetivo del 20% que ya en este año tendría que estar cumpliendo España, lamentablemente, se queda muy rezagado de lo que son los objetivos. Yo me comprometo, señoría, porque así me lo ha trasladado, a crear esa mesa por la automoción, con la participación de las comunidades autónomas. He hablado ya con alguno de los consejeros y consejeras mucho antes de que me llegara la carta, y en particular con su consejera, y también con la consejera de la Generalitat para atender esa crisis a la que es necesario, también desde un punto de vista político, dar respuesta, que es la crisis de Nissan, de esos trabajadores y trabajadoras que necesitan de un compromiso de los Gobiernos y de los agentes sociales para salvar tantos empleos que dependen de ese sector. Así que sirva también esta tribuna para expresar el compromiso del Gobierno con esa mesa de automoción que necesita este país, donde todos —administraciones, agentes sociales y también la sociedad en su conjunto— hagamos del sector de la automoción ese pilar que ha sido, que es y que estoy convencida de que seguirá siendo para traccionar nuestros territorios, y ese gran pilar en el que nosotros estamos trabajando y con el que estamos comprometidos, que es abordar el reto demográfico. Porque, sin duda, si hay un sector —y hay muchos— que contribuye de una manera muy clara al reto demográfico es el sector de automoción. Así que sirva también esta tribuna para que ese compromiso esté compartido.

Termino ya. Creo que este Gobierno tiene voluntad de diálogo y de consenso. Lo hemos demostrado a lo largo de estos dos años y, por tanto, la mesa de reconstrucción tiene que servir para sentar las bases de esas palancas que necesita España no solo para salir de la crisis del COVID, sino para salir reforzados con una fortaleza que depende de todos nosotros. Apelo de nuevo a la responsabilidad de todas las fuerzas políticas para construir nuestro maravilloso país.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora ministra de Industria, Comercio y Turismo. **(Pausa.—Una trabajadora del servicio de limpieza procede a desinfectar la tribuna de oradores)**. Gracias.

### CONVALIDACIÓN O DEROGACIÓN DE REALES DECRETOS-LEYES:

— **REAL DECRETO-LEY 19/2020, DE 26 DE MAYO, POR EL QUE SE ADOPTAN MEDIDAS COMPLEMENTARIAS EN MATERIA AGRARIA, CIENTÍFICA, ECONÓMICA, DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL Y TRIBUTARIAS PARA PALIAR LOS EFECTOS DEL COVID-19. (Número de expediente 130/000020).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el punto correspondiente a la convalidación o derogación de reales decretos-leyes. En primer lugar, corresponde el debate sobre la convalidación o derogación del Real Decreto-ley 19/2020, de 26 de mayo, por el que se adoptan medidas complementarias en materia agraria, científica, económica, de empleo y Seguridad Social, y tributarias para paliar los efectos del COVID-19.

Para presentar el real decreto-ley tiene la palabra, en nombre del Gobierno, el señor ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.