



SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

4.- Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 255, relativa a que las autovías y carreteras de la red nacional permanezcan libres de cualquier tipo de peaje, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista. [10L/4300-0255]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos al punto número 4.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Debate y votación de la proposición no de ley número 255, relativa a que las autovías y carreteras de la red nacional permanezcan libres de cualquier tipo de peaje, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Defiende la misma su portavoz, el Sr. Hernando.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Señorías, Yo entiendo que venir aquí con pasado es complicado; entiendo que es complicado porque realmente no estamos ante una iniciativa nueva, ya lo decíamos nuestra exposición de motivos. En el 2012 es el informe de Montoro el que se envía a la Unión Europea, el que incorpora la posibilidad de, de los peajes en las autovías.

Y en aquella época también se incorpora, también se sube el IVA a las peluquerías, que ahora resulta que todos los partidos están, están en contra. Pero no lo hicieron porque no se atrevieron a seguir adelante.

El ministro De la Serna también solicitó su propio informe. Es cierto que al ministro De la Serna no es que no se atreviera a seguir adelante, no le dejaron y tuvo que dejar su cargo antes de hacerlo efectivo.

Miren, he rebuscado en la hemeroteca, bastante además y no he encontrado ni un solo posicionamiento en contra de estas medidas por parte del Partido Popular en Cantabria. Nada en contra de la Sra. Pastor, nada en contra de la Sra. De la Serna, del Sr. De la Serna.

Ocurre lo mismo ahora en este momento, es decir, ahora es el Partido Socialista el que, a nivel nacional, ante el requerimiento de la Unión Europea para dar margen a esos 140 mil millones de euros, lanza está, nuevamente esta idea y nuevamente volvemos a decir que no los regionalistas.

Que no, porque miren, ¿existen razones ambientales para incorporar este impuesto? Pues no, porque lo que se pretende con este impuesto es mantener y conservar las autovías, no eliminar los tráficos ni conseguir mejoras ambientales.

Es decir, más o menos como nos ocurrió en el año 2002, con la incorporación del famoso céntimo sanitario ¡eh! y que después vimos cómo después de las sentencias de los tribunales de Justicia, de la Unión Europea y del Tribunal Supremo se incorporó en el año 2013, dentro del impuesto de hidrocarburos. Impuestos directos, impuestos sobre las clases medias y trabajadoras, sobre los usuarios y en este caso he de decir que también he rebuscado y tampoco vi posicionamientos en contra del Partido Popular. Del Partido Regionalista, sí, en esta tribuna en los medios de comunicación, en todas partes.

Las razones quizás pueden ser de proporcionalidad o progresividad. Bueno, la verdad es que tampoco, porque es difícil, muy difícil determinar qué es más progresivo, que tiene más sentido, si imponer esas limitaciones a los transportes públicos terrestres por carretera, los transportes de mercancías, a los ciudadanos, a los nacionales, a los extranjeros; es un tema bastante complicado.

Lo que sí estoy totalmente de acuerdo, y en eso creo que además de nuestra posición es el eje de esta iniciativa, es que va a suponer un impacto económico negativo en un momento como el actual, pero también un impacto económico negativo en un momento futuro. Porque además en Cantabria no hay alternativa.

En Cantabria no tenemos la alternativa del transporte de mercancías o de pasajeros a través del tren ni de manera interna, hasta que no se hagan realidad las inversiones en las cercanías, que esperamos que lo sean en los próximos años; ni en la relación con Madrid o con otras zonas del territorio.

El avión evidentemente no es alternativa, porque es un sistema de transporte altamente contaminante que se está incluso barajando la posibilidad de que, en distancias cortas, no tan cortas como en el caso de Cantabria, pero si en esas distancias no sea una alternativa de transporte.

Y claro, las carreteras, las carreteras realmente antes se decía existe un eje vertebrador de Cantabria, que es el que va entre Castro y San Vicente, y, en el fondo, entre Santander- Torrelavega y Matamorosa ¿no?, pasando por Reinos. La



realidad, ¿saben cuál es? Que la A-67 tardó 24 años en construirse y la autovía del Cantábrico, la A-3, 25 años. Esa es la realidad de las infraestructuras de Cantabria.

Y ¿saben?, en esa realidad también existía un peaje. En el año 96, un diputado por Cantabria, Francisco Ignacio de Cáceres, hace pública una conversación con el ministro Arias Salgado, en la que dice que “Cantabria no puede tener dos obras de infraestructuras importantes a la vez, porque Santander es muy bonito, pero no tiene población”.

Y ¿saben qué ocurrió entonces? Que el actual presidente, en aquel momento, vicepresidente del Gobierno tuvo que ir con el Partido Popular, con el que gobernaba, a Madrid y exigir una rectificación del Ministerio de Fomento y que se eliminase lo que era en aquel momento la alternativa, que era la autopista de peaje Zurita-Parbayón, con la que pagar la S-10 y la S-20 y se siguiese trabajando en la alternativa real, es decir, en una comunicación libre de peaje, de todo el eje de carreteras de Cantabria.

Es decir, los cántabros ya nos hemos enfrentado a ese dilema de los peajes en nuestras carreteras. Y ¿saben por qué se vino abajo? Pues justamente por eso, porque los regionalistas estaban en aquel momento en el Gobierno y presionaron para que eso fuera así.

Pero, además se ha dicho en la última intervención del Partido Popular, en la documentación y en los discursos que nos estamos escuchando dicen: “hay que ser como los europeos”. ¿Cómo que como los europeos? Finlandia, Chipre, Lituania, Estonia, Islandia y Ucrania no tienen ningún tipo de peaje, ninguno; pero bueno.

Dinamarca, Suecia, Reino Unido, los Países Bajos solo tienen peaje en determinadas infraestructuras: puentes o túneles generados exclusivamente para mejorar las condiciones, que acortan normalmente los servicios de transportes y que pueden tener ese peaje.

Otros países como Francia, Italia, Alemania, Dinamarca en sus carreteras de alta capacidad convencionales no tienen peaje, lo tienen en sus autopistas; pero no tienen peajes.

Claro, es verdaderamente muy problemático la idea de vender a los ciudadanos que hemos pagado con nuestros impuestos hacer las carreteras. Nos hemos tirado 25 años pagando para tener la carretera de Castro hasta San Vicente en marcha. Y que ahora, esa inversión pública se vaya a transformar en un rédito que vamos a tener que volver a pagar, para que unas empresas nos los mantengan y nos lo conserven.

Basar nuestros impuestos al beneficio de las infraestructuras es muy complicado. Miren, señorías, no se puede permitir que una cuestión básica como es la infraestructura del transporte, se acabe convirtiendo en un problema para los ciudadanos.

Yo sé que muchos de ustedes no lo recuerdan, muchos otros sí. ¿Ustedes se acuerdan de las Hoces de Bárcena? ¿Y de las primeras Hoces de Corrales? ¿Y se acuerdan de la carretera del Escudo y de la carretera de los Tornos y de la Sía? ¿Ustedes se acuerdan de esas carreteras? Pues esas carreteras van a volver a ser protagonistas, si tenemos peajes en las vías de alta capacidad.

Y miren, excepto el lapsus que he tenido con la Sía, les he nombrado solo carreteras nacionales. Porque tenemos una suerte, que es que las carreteras autonómicas cántabras son de las mejores carreteras de España, de la red secundaria tenemos una de las mejores carreteras de España con los menores índices de siniestralidad de España. Pero no son carreteras pensadas para un tráfico pesado, para un tráfico de mercancías, para un tráfico de pasajeros. Y puede generar un grave problema.

Yo solo tengo un serio temor, que es que el Gobierno de la nación esté pensando en derivar su problema a las comunidades autónomas. Porque no debemos olvidar, si se imponen impuestos o peajes en la red de alta capacidad, en las autovías de Cantabria, el tráfico irá a las vías secundarias, a las antiguas nacionales y a las carreteras autonómicas. Y esto solo tiene dos cuestiones. La primera, que ya la he escuchado: que también haya que pagar en esas vías; lo cual ya sería la situación absolutamente rocambolesca. Y la segunda: que el coste de la conservación, el coste del mantenimiento, el coste de la seguridad en esas vías es de las comunidades autónomas, no del Estado.

Y nos podríamos encontrar con que el problema es que se pide una recaudación y se piden unos impuestos por el uso de unas carreteras y luego los que verdaderamente van a tener que pagar la seguridad, los que van a tener que pagar el mantenimiento y la conservación... y la conservación -perdón- van a ser las comunidades autónomas.

Yo creo que -el ministro lo ha dicho en su intervención- estamos en un momento en el que hay que hablar, en el que hay que discutir, pero esa negociación, ese planteamiento debe partir de una idea muy clara. No se pueden admitir impuestos, tasas o peajes en las autovías de Cantabria, ni en la red de autovías nacionales.

Muchas gracias.



EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias Sr. Hernando.

En turno de fijación de posiciones, el grupo Mixto ha presentado una enmienda de adición. Y para su defensa tiene la palabra el Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, señor presidente.

Me remito al posicionamiento expresado en la iniciativa anterior, ya que son similares.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, Sr. Blanco.

Por el grupo de Ciudadanos ha presentado enmienda de adición. Tiene la palabra el Sr. Álvarez.

EL SR. ÁLVAREZ PALLEIRO: Gracias, señor presidente.

Pues debatimos ahora una proposición no de ley del Partido Regionalista que pide exactamente lo mismo que pedía el Partido Popular en su anterior iniciativa. Y es que no se aplique ningún peaje, recargo, tasa a las autovías y a las carreteras de la red nacional. Dicho así, sencillo, simple, claro y contundente. Solo podemos estar a favor de esta proposición no de ley.

La situación económica de España y de Cantabria es realmente difícil y es realmente preocupante. La deuda del Estado, algo más ya del 125 por ciento del producto interior bruto, casi 1,4 billones de euros; una cifra fácil de decir: 1,4 billones de euros, pero tremendamente complicada de entender. Es como hablar casi de años luz.

Y luego tenemos la deuda de Cantabria, a final de 2020: 3.344 millones de euros, que es una cantidad más asumible pero igualmente preocupante.

Y vamos a recibir de la Unión Europea: 70.000 millones en ayudas. Y otros 70.000 millones en créditos. Y teóricamente esto tendría que servir para ayudar y para fortalecer a la economía tanto de España como de Cantabria.

Pero, ¡claro!, este dinero está condicionado a que el Gobierno de España presente una serie de reformas ante la Unión Europea que se reclaman para demostrar que este país es económicamente viable.

Y para sanear las cuentas, tanto nacionales como autonómicas, hay que fijarse siempre en dos aspectos contables que son fundamentales: los gastos y los ingresos. Y el equilibrio entre estos dos factores es donde se encuentra la madre del cordero de cualquier contabilidad saneada. Y siempre que gobierna la izquierda, solo se fijan en la cuenta de ingresos. De reducir el gasto, de optimizar los recursos, de eliminar chiringuitos, duplicidades, gastos superfluos, de acabar con el despilfarro institucional que suponen miles y miles de millones de euros. De eso ni hablar; hay que mantener los chiringuitos, hay que mantener a mucho "pan y aguado", porque hay que sostener las mismas cuotas de poder.

Así que como de gastos ni hablar, solamente hay que hablar de incrementar los ingresos. Y para ello, solo hay un camino, reventar a los españolitos de a pie, a la clase media y trabajadora con impuestos, y estos son los que al final acaban siempre pagando esta fiesta Socialista.

Miren, señores del PSOE, les voy a decir a ustedes los impuestos que ya han subido; una decena de ellos. Han subido el IRPF, han subido el impuesto sobre la Renta de las rentas del ahorro con un nuevo tramo del 26 por ciento; han reducido en la Declaración de la Renta: las aportaciones de los planes de pensiones de 8.000 a 2000 euros; han subido el impuesto de patrimonio; han subido el tipo efectivo del impuesto de sociedades, vía limitación de las exenciones de la repatriación de dividendos y plusvalías de las filiales extranjeras de empresas españolas; han subido del 6 al 8 por ciento el impuesto sobre las primas de seguro; han subido el IVA de las bebidas azucaradas y edulcoradas; han introducido un recargo del 3 por ciento en servicios digitales, lo que todos conocemos como la tasa Google; han incluido un impuesto sobre determinadas transacciones financieras. Y han aumentado el impuesto de matriculación con un encarecimiento medio de 800 euros por vehículo.

Y todavía quieren, porque su voracidad no tiene límites, subir el diésel, el IVA, el impuesto a los plásticos. Y están planeando como estamos hablando ahora mismo de poner un peaje, tasa o recargo -llámenlo como quieran- a todos los cántabros y a todos los españoles por circular por las autovías.

Yo les pregunto: ¿Tienen ustedes, señores del PSOE, alguna información que no tenga el resto de los países europeos que hacen exactamente lo contrario que hace el Gobierno de España? ¿Es decir, que están bajando los impuestos?

¿Son ustedes los más listos de Europa, o el resto de países europeos son los más tontos del planeta? Porque no acabo de entenderlo.



Comentaba antes la portavoz del Partido Socialista, la Sra. Cobo: que ha dicho el Sr. Ábalos, en el Congreso de los Diputados, que no había un plan concreto para implantar peajes en las autovías. Pues si eso lo ha dicho el Sr. Ábalos es la prueba más contundente de que exactamente es lo contrario de lo que ha dicho y de que ese plan estaba encima de la mesa.

Sr. Hernando, para terminar, dice usted que tiene temor a que Gobierno de España traslade el problema a las comunidades autónomas. Se llama cogobernanza. Así que tratándose del Sr. Sánchez, dese usted por fastidiado.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, Sr. Álvarez.

Tiene la palabra por el Grupo Socialista la Sra. Cobo.

LA SRA. COBO PÉREZ: Gracias presidente. Señorías. Buenos días de nuevo.

Bueno, pues seguimos debatiendo sobre hipótesis. Lo poco que se ha visto sobre este tema de peajes, lo ha sido en el apartado del plan de reformas, no del plan de actuaciones. Y se está sacando este asunto como causa de conflicto, más que de una reflexión. Y creo que es que tenemos que hacer una seria reflexión sobre cómo mantenemos la red de alta capacidad. El cómo y cuándo lo tenemos que decir; si es posible entre todos, porque no hay nada más avanzado al respecto.

Y, evidentemente, como se trata de una reforma estructural importante, cuando haya una propuesta real del Gobierno será llevada a las Cortes. Por cierto, otros no lo hicieron así.

Pero miren, hablábamos antes de lo que hicieron los Gobiernos del Partido Popular en esta materia. Y ahora les voy a recordar qué hemos hecho los Socialistas; cuestión que el propio ministro Ábalos ha repetido hasta la saciedad estos días y durante sobre todo este mes de mayo.

Hemos liberado todas las autopistas cuya concesión terminaba. Se ha hecho con la AP 1, de Burgos; con la AP 4, entre Sevilla y Cádiz; con la AP 7, entre Alicante y Tarragona: 550 kilómetros liberados. Lo que supone 55 millones de conservación que está costeando el presupuesto ordinario.

Este verano como he anunciado se va a poner fin a las concesiones de la AP 2, entre Zaragoza y Barcelona. Y también el AP 7, desde Tarragona hasta la frontera. Eso va a suponer 480 kilómetros más libres, pero también 137 millones de euros más que tendremos que asumir con cargo al presupuesto ordinario.

La eliminación del peaje en estas infraestructuras también es una cuestión de justicia social, también de equidad. Y no tiene sentido que unos territorios estén pagando muchísimo y otros no paguen nada; que esa es la política que ha habido hasta ahora de agravio territorial.

Y por eso estamos planteando también una rebaja de peajes. Por ejemplo, en la AP 9. También se han aumentado las bonificaciones; de las cuales se beneficia mucho el sector del transporte, en concreto un 60 por ciento, más de 106 millones que hemos destinado a rebajas de peajes, a la bonificación.

Incluso en las propias radiales, esas que los señores del Partido Popular rescataron salvando aquello mismo aquellos alumbraron. Hemos bajado las tarifas incluso un 30 por ciento de promedio. Esa es y esta es la política de este Gobierno. Y a partir de ahí, todos entenderán que de lo que se trata es de sintonizar con las políticas europeas, sobre todo si queremos demostrar que algunos son tan europeístas como dicen.

Es este el contexto donde hay que ver este tipo de medidas estructurales. Y no limitarnos solo a mezclar las bebidas azucaradas del Sr. Fernández y del Sr. Álvarez con la movilidad de las autopistas.

Se trata, como dije antes, sencillamente de no fabular. La intención del Partido Popular era recaudar 2.747 millones al año. Eso es una certeza, Sr. Fernández, no una opinión.

¿Sabemos cuál es la previsión económica en este plan de este Gobierno? Pues sencillamente no; porque no se han establecido tarifas ni se ha implementado las probables excepciones o excepciones al pago.

He oído también hablar de doble imposición. Miren, actualmente, asociados al automóvil hay dos tipos de vehículo... dos tipos de tributos estatales.

El impuesto especial de hidrocarburos, con el que el Estado recaudó 12.264 millones de euros en 2019. Y el impuesto de matriculación, por el que se pagaron 616 millones en 2019. En 2020, la recaudación por ambos tributos disminuyó notablemente por la pandemia del COVID 19. Además, los ayuntamientos cobran el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica. Pero lo destinan se suponen al mantenimiento de las vías urbanas.



Y, por cierto, entonces yo me pregunto ¿Los que se posicionan en contra de cualquier peaje en autovías están por descartar en sus ayuntamientos, las ordenanzas limitadoras del aparcamiento?

¿También consideran ustedes, en el Partido Popular, que el fin es exclusivamente recaudatorio, en este caso en sus ayuntamientos en los que se pretende regular los aparcamientos?

Y miren, estos días hemos escuchado también otras elucubraciones sobre este tema que quiero puntualizar. ¿Hay algún estudio que sostenga empíricamente que aumentaría la siniestralidad al derivar el tráfico a otras carreteras? Pues no, ni uno solo. Lo único que hay, lo único que hay en este sentido son encuestas, no estudios.

Bueno, pues también hay opiniones, claro que sí, algunas fundadas y otras no tanto.

Por lo tanto, centrémonos en lo que efectivamente están mente del Gobierno señorías, el Gobierno tiene dos grandes prioridades: salir de la crisis sanitaria y la recuperación económica. Para hacer realidad la misma se ha puesto en marcha el Plan de recuperación, transformación y resiliencia España Puede. En el marco de ese plan el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, nos, de Fomento, Sr. Fernández, gestionará cerca de 17.000 millones de euros, que generará más de 470.000 empleos directos. Prefiero prestar atención a este plan cierto y palpable, y no...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir terminando señora diputada.

LA SRA. COBO PÉREZ: Sí señor presidente. Y no emitir un dictamen en forma de voto sobre algo que, como se ha dicho, no deja de ser una idea sin desarrollar. Si llegara a ese momento confío en la altura de miras de los grupos presentes en las Cortes, que es donde se debatirá y se aprobará llegado al caso.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias Sra. Cobo. Por el Grupo Popular tiene la palabra el Sr. Fernández.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Qué cosas se le ocurren al Sr. Hernando. Es que yo no sé cómo ha podido pensar usted que desviar los coches de las autovías a las carreteras nacionales pueden provocar un aumento de los accidentes. Es que, que, que mentalidad tan enfermiza ha tenido usted, es decir, que la gente vaya a Bilbao en lugar de ir por la autovía que vayan por Saltacaballos, como antiguamente. No sé cómo se puede pensar que eso pueda empeorar la seguridad vial. Pero oiga, por Dios, Sra. Cobo, pero si usted pone peajes, mucha gente, la que no puede llegar a final de mes, la que viene a trabajar por 1.000 euros o 1.200 no se puede permitir el lujo de pagar tres euros todos los días, mucha de esa gente va a venir por las carreteras y va a haber más accidentes. Y efectivamente, le va a volcar el problema a las comunidades autónomas, porque la gente pedirá variantes, pedirá que se eliminen rotondas, pedirá vías rápidas, y se lo exigirá la Administración autonómica, cuya competencia es mantener la red secundaria, y darle servicio adecuado una red para lo que estaba concebida, no para una red de alta capacidad.

Pero, dice que, es que esto está sin definir y sin concretar, de cada palabra suya se deduce que el Partido Socialista está ciego por poner nos peajes en las autovías de España, de todas y cada una de sus palabras se deduce eso. Por qué, además ha explicado porqué, es que hay que liberar de peajes las autopistas de Cataluña. Es que al final ya sabemos, porqué es. Porque las autopistas de Cataluña, que se construyeron 40 años antes que las de aquí, eh, que eso hay que decirlo también, es verdad que es injusto, que podría ir de Gerona a Tarragona haya que pagar un peaje, o de Zaragoza a Barcelona o de Bilbao a Behovia, a San Sebastián. Claro que a nadie le gusta pagar un peaje, pero es que esa utopía, esta autopista, la Bilbao-Behovia se inauguró en 1974. Y la Bilbao-Santander en 1995. Fíjense en 21 años que diferencia a la hora de generar riqueza, crecimiento, calidad de vida y actividad económica, tener una autopista 21 años antes que la región de al lado. No podemos ser todos iguales ahora, es más, la autopista Bilbao-Behovia su concesión caducó y se renovó a cambio de la ejecución de la autopista Urbina-Máizaga, para conectar Vitoria y San Sebastián por Mondragón. Luego son ellos los que han decidido ese modelo, no nosotros.

Lo que no puede ser ahora es que se pongan peajes a las autovías de Cantabria, para pagarle al Gobierno de España la posibilidad de levantar los peajes en las autopistas de Cataluña, y hacerles la gracia a sus socios de Gobierno en Madrid, que es al final de lo que parece que se trata.

Es ridículo el argumento de que también el PP en 2012 lo estudió. Se pueden encargar informes de muchas cosas. Aquí hace tres años hemos tenido un informe en el que proponía -no estaba usted-, pero lo hubo el informe. Aquí hubo un informe en el que proponía un incremento altísimo de las tarifas de CANTUR. Lo tuvimos un informe de la AIReF y el Gobierno decidió a pesar de esa propuesta, no era conveniente políticamente o no era conveniente, a efectos de que CANTUR cumpliera su función social, que es dinamizar el turismo, No era conveniente incrementar las tarifas de CANTUR. Informes puede haber muchísimos. Usted ha puesto el ejemplo de la OLA, cuando se hizo el informe para estudiar la viabilidad de la OLA en Castro Urdiales, la misma empresa, al mismo tiempo, en el mismo momento hizo el informe para estudiar la viabilidad de la OLA en Laredo y en Santoña. Pero en Castro Urdiales, se decidió implantarlo y en Laredo y en Santoña no. Un informe puede decir muchas cosas.



La realidad es que, aunque en 2012 se hiciera por encargo de Montoro un informe para estudiar la posibilidad de incrementar los recursos públicos mediante el establecimiento de peajes en las autovías, la realidad es que usted nunca pagó un peaje ni en 2012, ni en 2013, ni en 2014, ni en el 15, ni en el 16, ni en el 17. En Portugal, sí, porque Portugal, al mismo tiempo que España estuvo al borde del rescate y Portugal decidió poner un peaje, y España decidió no ponerlo, aunque hubo un informe que estudiara la situación. Pero España estuvo al borde del rescate en 2012 no estableció peajes, y España estuvo al borde del rescate en mayo de 2010, que hubo un día que, esta estuvimos a punto del rescate, y la decisión que tomó el Gobierno de Zapatero y de José Blanco fue paralizar toda la obra pública en España a partir del día siguiente. Ante situaciones se adoptan decisiones diferentes. No tiene ningún sentido.

Me parece que no puede ser que se impongan peajes en las autovías de Cantabria, para que el Gobierno de Sánchez se cuelgue la medalla entre sus socios de Cataluña de que levanta los peajes de las autopistas de Cataluña, que llevan construidas 40 años antes que las nuestras, porque nosotros ya hemos pagado ese déficit. No hemos pagado los peajes de las autopistas de peaje, pero hemos pagado el déficit de que aquí las autovías han llegado 25 y 30 años antes que en 1974. Se inauguró la autovía, la autopista Bilbao-San Sebastián, y la autovía Bilbao-Santander se inauguró en 1995, 21 años tarde.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir finalizando señor diputado.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Luego, creo que ese peaje, entre comillas, Cantabria, lo ha pagado suficientemente como para que ahora venga el Partido Socialista a imponer nuevos peajes, nuevos impuestos y nuevas tasas para levantar los peajes en Cataluña y en el País Vasco, que es lo que ustedes pretenden.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, Sr. Fernández.

Sr. Hernández. Turno para fijación definitiva de posiciones manifestándose sobre las enmiendas presentadas.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

Miren señorías, solamente el hecho de que haya existido este debate, y que espero que hoy en estas dos iniciativas reciban el voto mayoritario y espero que, me gustaría, que no hubiera votos en contra, al menos de esta, esta idea, puede servirnos para que, en este Parlamento, demostremos cuál es nuestra posición en relación con este asunto, una, una posición clara y que sirva para algo que acaba de decir el Sr. Fernández, para qué ideas del Gobierno central no se transformen en realidades.

Como lo que nosotros dijimos en su momento en relación con las iniciativas de la ministra Pastor y del ministro De la Serna, pues no sé, no se transformaron en realidades, se quedaron en eso, en informes, en investigaciones Pues nosotros pedimos que la situación sea igual en la actualidad.

¿Por qué? Porque los cántabros no podemos permitirnoslo, las mercancías que salen del puerto de Santander después de llevar un retraso de decenas de años con el puerto de Bilbao, con el puerto, no se olviden, con el puerto de Gijón, no podemos permitirnos tener un peaje que lastre esa actuación. No podemos permitirnos, porque además tenemos otro lastre añadido que es que nuestras infraestructuras ferroviarias también van con retraso y, por lo tanto, tenemos que ser serios, tenemos que ser combativos, tenemos que ser claros a la hora de decir Cantabria, el Parlamento de Cantabria, los grupos políticos del Parlamento de Cantabria dicen no a la posibilidad de que haya peajes en las autovías y en las carreteras en general, por supuesto, de la red nacional.

Sobre las enmiendas, he de decir que creo que lo importante es que sea este el mensaje que salga del Parlamento de Cantabria. Creo que hablar ahora de otro tipo de impuestos o hablar de la negociación o de generar una comisión, etcétera, etcétera, está bien, puede tener lugar en otra iniciativa. Plantearemos cada uno de nosotros nuestras, nuestras alternativas, y así lo estamos haciendo en el Congreso de los Diputados con el voto de los de los diputados, del diputado regionalista y del senador, pero creo que en este momento lo importante es que el mensaje sea un mensaje claro y sea un mensaje unívoco y sea un mensaje que se transmita, y por ello no admitiremos las enmiendas que nos ha presentado tanto el Grupo Mixto, como el Grupo Ciudadanos.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, Sr. Hernando.

Una vez debatido los cuatro puntos, vamos a pasar, va a votarlos telemáticamente y a continuación lo votaremos de forma presencial.

(Se suspende durante unos minutos la sesión)



EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Procedemos a la votación presencial.

Comenzamos con el punto número 1, moción N.º 70.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Catorce votos a favor, veinte en contra.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Por lo tanto, queda rechazada la moción N.º 70.

Punto número 2, moción N.º 71.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Catorce votos a favor, veinte en contra.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Queda rechazada la moción N.º 71.

Punto número 3, proposición no de ley N.º 250.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Veintiocho votos a favor, cero en contra y seis abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Queda aprobada la proposición no de ley N.º 250.

Y punto número 4, proposición no de ley N.º 255.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Veintiocho votos a favor, cero en contra y seis abstenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Por lo tanto, queda aprobada la proposición no de ley N.º 255.

Suspendemos el pleno y le reanudamos a las cuatro de la tarde.

(Se suspende la sesión a las trece horas y cincuenta y tres minutos)