

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Melisa Rodríguez Hernández y Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, Diputados del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre el Informe de fiscalización de la actividad de las Sociedades Públicas de Integración del Ferrocarril participadas por ADIF-Alta Velocidad aprobado recientemente por el Tribunal de Cuentas.

Congreso de los Diputados, a 8 de febrero de 2019

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Ayer teníamos noticia de la publicación, por parte del Tribunal de Cuentas, de un informe de fiscalización que alerta de sobrecostes por un importe superior a los 7.637 millones de euros (es decir, del 186,21%) en los convenios urbanísticos llevados a cabo por las Sociedades públicas de Integración del Ferrocarril (SIF) constituidas entre 2002 y 2010 por las diversas Administraciones (estatal, autonómica y local) con el objeto de llevar la red de AVE a trece capitales españolas: Alicante, Almería, Barcelona, Cartagena, Gijón, León, Logroño, Murcia, Palencia, Valencia, Valladolid, Vitoria y Zaragoza.

En este sentido, el informe señala lo siguiente:

*«En términos absolutos, a 31 de diciembre de 2016, el coste de los convenios se había incrementado en 7.637,33 millones de euros, pasando de 4.101,51 a 11.738,34 millones, correspondiendo el principal aumento a las actuaciones de integración ferroviaria por un importe de 6.863,16 millones, debido a las modificaciones de los proyectos inicialmente proyectados, descritos en los convenios de forma genérica y con estimaciones calculadas en función de los estudios informativos de las obras».*

Los convenios con un mayor incremento de costes respecto al cuantificado inicialmente fueron los de Barcelona-La Sagrera (546,89%), Alicante (395,87%) y Cartagena (281,65%). Por otra parte, el tribunal destaca que, de media, “el grado de ejecución que presentaban el conjunto de las actuaciones era del 29,39%”: a mayor abundamiento, los convenios de Almería, Cartagena, Murcia y Vitoria no alcanzaban el 2% de realización a 31 de diciembre de 2016, mientras que en el resto de ciudades (con la excepción de Zaragoza y Logroño) no se habían ejecutado ni la mitad de las obras previstas a esa fecha.

Tal y como recuerda el Tribunal de Cuentas, las SIF, a efectos de contabilidad nacional, “forman parte del Sector de las Administraciones Públicas y, consecuentemente, sus actuaciones afectan al cálculo del déficit público y su endeudamiento forma parte de la deuda pública”. Por tanto, tras el análisis conjunto e individualizado de las distintas SIF, el Tribunal expone sus conclusiones y emite una serie de recomendaciones.

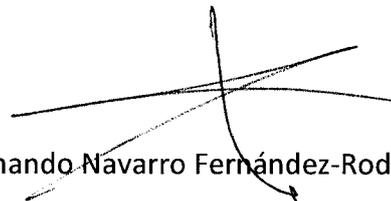
En relación a lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Cómo valora el Gobierno el Informe de fiscalización de la actividad de las Sociedades Públicas de Integración del Ferrocarril participadas por ADIF-Alta Velocidad aprobado recientemente por el Tribunal de Cuentas?
2. ¿Qué medidas piensa llevar a cabo el Gobierno para que situaciones como las descritas en el citado informe no vuelvan a ocurrir?
3. Teniendo en cuenta las dificultades financieras que actualmente presentan las SIF y el incremento del coste de los proyectos incluidos inicialmente en los Convenios interadministrativos suscritos entre las Administraciones central (a través del Ministerio de Fomento), autonómica y local, que dieron lugar a su constitución, ¿piensa el Gobierno, junto con el resto de Administraciones que sean socios de estas Sociedades, analizar la situación en que se encuentra cada una de ellas?
4. En caso de que se considere necesario, ¿piensa el Gobierno proponer la disolución de las SIF o, en todo caso, la modificación de los Convenios a fin de ajustar el coste de los proyectos inicialmente previstos a las disponibilidades financieras de las Sociedades?
5. Considerando el elevado coste que supone la integración del ferrocarril en las ciudades mediante el soterramiento de las vías, ¿piensa el Ministerio de Fomento, en adelante, tener en cuenta en la planificación de estos proyectos soluciones de integración del ferrocarril que, valorando igualmente factores complementarios como su sostenibilidad ambiental o su repercusión social, pudieran contemplar alternativas al soterramiento de las vías?
6. Dado que las sociedades instrumentales constituidas entre los años 2002 y 2010 para la integración del ferrocarril en las ciudades no han conseguido la finalización de los proyectos inicialmente planificados, generando la necesidad de una financiación externa del proyecto hasta que se pueda poner en valor los suelos liberados del uso ferroviario, afectando a la estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera de las cuentas públicas y presentando una incertidumbre respecto de la obtención de ingresos futuros derivados de las plusvalías de la transformación de los terrenos ferroviarios, ¿piensa el Gobierno, a través del Ministerio de Fomento, elaborar planes de financiación de las actuaciones de integración del ferrocarril atendiendo a criterios realistas y contemplando, en su caso, una financiación a corto y medio plazo no solo vinculada a la generación de plusvalías urbanísticas de realización incierta?
7. ¿Piensa el Gobierno depurar responsabilidades en relación a los sobrecostes encontrados en el citado Informe de fiscalización?



Melisa Rodríguez Hernández

Diputada del Grupo Parlamentario Ciudadanos



Fernando Navarro Fernández-Rodríguez

Diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos