



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/4765

30/11/2016

10367

AUTOR/A: CANTERA DE CASTRO, Zaida (GS)

RESPUESTA:

El Ministro de Fomento dio respuesta a las cuestiones planteadas por Su Señoría con motivo de la Interpelación urgente formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, sobre el futuro de las autopistas de peaje (nº de expediente 172/000005), el pasado día 30 de noviembre de 2016 ante el Congreso de los Diputados.

Se remite en **anexo** el Diario de Sesiones.

Madrid, 20 de febrero de 2017

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 19

30 de noviembre de 2016

Pág. 34

los centros educativos y a las familias en la educación nutricional de nuestros hijos. Precisamente la Estrategia NAOS propone acciones concretas en las escuelas, incluyendo en el currículum académico conocimientos y habilidades relativos a la alimentación y a la nutrición, así como reforzar talleres extraescolares en la iniciación de los niños en el mundo de la cocina, mejorar la formación de nuestros educadores, etcétera. Tenemos que tener en cuenta que un 20 % de nuestros hijos realiza la principal comida, durante cinco días a la semana, en los comedores escolares. Por este motivo es de especial importancia perseguir la mejora de los índices de obesidad infantil en los colegios. El ministerio desde hace once años está desarrollando el programa Consumópolis, con el que estamos trabajando en todas las escuelas, este último año con 8.000 chavales. Pero esto solo lo conseguiremos juntos con la Administración, la sociedad, los padres, las madres y las escuelas. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

INTERPELACIONES URGENTES:

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA, SOBRE EL FUTURO DE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE. (Número de expediente 172/000005).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a tratar las interpelaciones dirigidas al Gobierno. Interpelación urgente del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana sobre el futuro de las autopistas de peaje. Para la defensa, tiene la palabra la señora Jordà i Roura.

La señora **JORDÀ I ROURA**: *Molt bon dia a totes y a tots.*

Hace dos minutos me ha parecido adecuado ir a presentarme al señor ministro para felicitarle por su nombramiento y para desearle que tenga mucha fortuna en su gestión. El ministro me ha mirado y me ha dicho: De hecho, solo hablo de Cataluña. Llevo cuatro días nombrado como ministro y solo hablo de Cataluña. Y yo le he dicho: Ministro, es normal. Ya se dará usted cuenta.

Empezaré con dos datos importantes. El primer dato, el tramo de la AP-7 entre Molins de Rey y Martorell se ha pagado ochenta veces. Repito, hemos pagado nada más y nada menos que ochenta veces la inversión inicial. Segundo dato, en el año 2014 las autopistas con peaje explícito, el de la barrera, el de sacarte algo del bolsillo, pagar y abrir la barrera, recaudaron 1.722 millones de euros, de los cuales 967 millones, es decir, el 56 %, se recaudó en Cataluña. Más de la mitad del dinero recaudado en todas las autopistas de peaje del Estado fue recaudado en Cataluña.

Señor ministro, las catalanas y los catalanes estamos hartas y hartos de pagar estos peajes. De hecho, Cataluña se puede recorrer a lo largo y a lo ancho mediante autopistas de peaje y si Cataluña lleva pagando cincuenta años de autopistas es porque el Gobierno español no ha hecho las autovías gratuitas que sí ha hecho, por ejemplo, en Madrid. Porque, lejos de primar la comunicación de los ejes productivos como, por ejemplo, el corredor mediterráneo mediante autovías gratuitas que beneficiarán la competitividad de las empresas, cosa que parece muy lógica, España siempre ha primado un modelo ideológico centralista y, vamos a decirlo, radial. De hecho, esto es así desde 1720 cuando se aprobó el primer plan de caminos que definía a la perfección una estructura centralista y radial, esto sí, con Madrid en el ombligo. Siempre les ha podido más el centralismo que el racionalismo. No en vano, tienen un mapa radial de alta velocidad antes que en el corredor mediterráneo que conecte el principal eje económico del Estado con África y con Europa.

Las catalanas y los catalanes, repito, estamos pagando sobradamente la concepción ideológica del Estado y lo estamos pagando en dos conceptos, el primero en calidad de vida y el segundo en dinero. En calidad de vida porque los tres tramos de autopista con mayor intensidad media diaria de todo el Estado están en Cataluña o porque es una autopista catalana la que soporta la mayor circulación de vehículos pesados y también lo estamos pagando en dinero. ¿Por qué? Porque Cataluña paga los peajes más caros de todo el Estado con un coste de 23 céntimos/kilómetro, mientras que en España el kilómetro se paga a 14 céntimos de media. ¿Por qué un ciudadano que vive en Rubí y va a Barcelona a trabajar —que sería, para que me entiendan, como vivir en Torrelodones y trabajar en Madrid— paga casi 2.000 euros al año en peajes? Pues bien, como les decía, las catalanas y los catalanes estamos hartas y hartos de pagar y no queremos pagar más, señor ministro. Y como caduca la concesión de las autopistas de peaje de titularidad estatal que pasan por Cataluña, esto es, la AP-2 y la AP-7, queremos que usted nos garantice que no nos van a alargar más esta concesión y que vamos a dejar por fin de pagarlas. No en vano, las hemos pagado ya veinticinco veces.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL

24 FEB. 2017 20:36:17

Entrada **22172**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 19

30 de noviembre de 2016

Pág. 35

Ha empezado la cuenta atrás para que termine, como decía, la concesión de la AP-7. De aquí a poco más de dos años, el 31 de diciembre de 2019, Abertis tendrá que librar al Estado español, titular de la autopista, el tramo de Tarragona a Alicante y, dos años después, la parte norte de Tarragona hasta la frontera del Estado francés así como la AP-2, el tramo desde el enlace con la AP-7 hasta Zaragoza. Así pues, lo que pase con las barreras de accesos, estas que se levantan cuando pagas, el día después que la Administración reciba la infraestructura, es una de las decisiones importantes que hoy tiene el Gobierno Popular encima de la mesa.

En plena campaña electoral, concretamente el 16 de abril de este año, la entonces ministra de Fomento y hoy presidenta del Congreso, la señora Ana Pastor, dijo textualmente que con el Partido Popular la AP-7 quedaría libre de peajes, y esto fue ratificado por el portavoz popular, Rafa Hernando, un mes después en antena en Cataluña Radio. Si este propósito se acaba llevando a la práctica, querrá decir que más de medio siglo después, más de cincuenta años después de la entrada en servicio del primer tramo de autopista, el de Malgrat a Mataró, un conductor podrá atravesar Cataluña, desde La Jonquera hasta Les Cases d'Alcanar, sin tener que pararse en ninguna barrera ni pagar el correspondiente peaje, unos 34 euros en el caso de un vehículo ligero. Así pues, se pondrá fin a una de las discriminaciones más sangrantes entre territorios. ¿Pero esto va a ser así?, ¿puede afirmarnos, señor ministro, que no se alargará la concesión de la AP-7 y de la AP-2?

Señor ministro, nos ha llegado por varias vías el rumor —ya sabe que cuando los rumores suenan a veces acaban siendo verdad— que la finalización de las autopistas de peaje catalanas dependerá del rescate de las autopistas radiales madrileñas. Al parecer, alguien tiene la brillante idea de que la quiebra de las autopistas radiales madrileñas la pague también las catalanas y los catalanes ampliando los peajes de la AP-7 y de la AP-2. Espero, señor ministro, espero, que desmienta absolutamente este extremo desde esta misma tribuna, porque además la quiebra de las autopistas madrileñas es culpa del Gobierno Aznar. No en vano, durante el Gobierno de Aznar se licitaron y se adjudicaron un total de quince autopistas, entre las cuales ya han quebrado en este preciso momento nueve: las radiales madrileñas R-2, R-3, R-4 y R-5, la autopista madrileña Eje Aeropuerto, la M-12, que une la ciudad con el aeropuerto de Barajas, la AP-41, Madrid-Toledo, y la AP-36, Ocaña-La Roda, la de Cartagena-Vera, que es la de Almería-Murcia, y la circunvalación de Alicante. El problema, señor ministro, es que gracias a las generosas cláusulas de las concesiones los riesgos y la quiebra no son asumidos por las empresas concesionarias, sino que las asume el Estado, que más allá de los 5.000 millones adelantados como seguro de cambio y de otros créditos participativos, ahora tendría que hacer frente a las quiebras y asumir el rescate de las autopistas que la patronal cifra entre, más o menos, 5.700 millones y 8.000 millones de euros. Una auténtica vergüenza. ¿Y sabe por qué? Porque las autopistas no responden a un evidente interés público. Evidentemente que no. El primer Gobierno de Aznar aprobó la construcción de las autopistas radiales de Madrid R-2, R-3, R-4 y R-5 en dirección a Guadalajara, Arganda, Ocaña y Navalcarnero, respectivamente. Una vez aprobada la construcción en febrero de 1997, una orden ministerial declaraba que las actuaciones eran urgentes, urgentes y de especial interés, en tanto que se consideraban imprescindibles, ya que las que nuevas radiales de Madrid garantizaban adecuadamente la movilidad metropolitana ante la —¡atención!— congestión de las actuales carreteras —decían, y añadían— en las cuales se supera el 80 % de la capacidad de las respectivas vías, junto con, junto con, el crecimiento previsto de las viviendas ocupadas de la periferia madrileña.

En definitiva, y resumiendo, las autopistas de peaje proyectadas no están pensadas como necesarios ejes viarios del Estado, sino que están pensadas para descongestionar y permitir el crecimiento urbanístico —claro está, claro está— de la ciudad de Madrid. Tanto es así que, a la par con los concursos de licitación de la R-1, la R-3, la R-4 y la R-5, se licita también la M-50 —el tercer anillo de circunvalación de Madrid, que viene después de la M-30 y de la M-40—. La adjudicación de las obras se realiza al final de la primera legislatura de Aznar y se inauguran justo al final de la segunda, poco antes de las elecciones del año 2004. Estas fechas parecen tan casuales como las fechas en que algunos dirigentes de las empresas constructoras aparecen en los apuntes del extesorero del Partido Popular, Luis Bárcenas, tal y como han denunciado ante la justicia —no descubro nada—, entre otros, Ecologistas en Acción.

Acabo esta primera intervención de la interpelación, señor ministro, diciendo que no sé qué idea tiene para pagar la quiebra de estas autopistas, si es que tienen alguna idea al respecto, que espero que sí, y que no sea la que antes apuntaba que se rumorea. Pero le advierto, otra vez —sin ánimo de amenazar, faltaría más— que las catalanas y los catalanes no estamos dispuestos, señor ministro, a que nos alarguen la concesión de nuestros peajes para pagar su desastre.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 19

30 de noviembre de 2016

Pág. 36

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

A continuación, tiene la palabra, en nombre del Gobierno, el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Buenos días, señora presidenta.

Señoría, es cierto que en las intervenciones que voy teniendo en el Senado y aquí mismo, Cataluña es el foco principal de atención, pero también es cierto que, en materia de infraestructuras y transportes, en Cataluña hay muchos asuntos urgentes y, alguno de ellos, me atrevería a decir que inaplazable. Por eso, lo primero que quisiera manifestarle es mi sorpresa por el hecho de que, entre todos ellos, para usted y para su grupo el más urgente —por eso esta es una interpelación urgente— sea saber qué va a hacer el Gobierno de España dentro de tres años en una autopista. Para poderle dar un contexto sobre esa decisión, me gustaría darle algunos datos sobre las autopistas en general en la Red de carreteras del Estado. La red tiene 26.330 kilómetros, lo que le supone aproximadamente el 16 % del total de kilómetros de carreteras que hay en España —me refiero a la red del Estado—. A este gran patrimonio viario, entre el año 2012 y 2016, hemos destinado cerca de 13.000 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado. Por lo que usted dice, da la sensación de que no ha habido ningún tipo de inversión. En cuanto a las de gran capacidad, las autovías y las autopistas de peaje, en estos momentos suponen más de 12.000 kilómetros, de los que 3.000 corresponden a autopistas de peaje. Estos 3.000 se reparten en 28 autopistas de peaje, gestionadas por 21 entidades y sociedades concesionarias; y, además, existen otros 500 kilómetros de autopistas de peaje en régimen de concesión que no dependen del Estado, que dependen de otras administraciones, y que son gestionadas por 11 empresas concesionarias. Es decir, si vemos el número de kilómetros y el número de autopistas de peaje, en primer lugar, nos damos cuenta de que, en relación con otros países de Europa, la proporción de kilómetros de autopistas de peaje en relación con la red de alta capacidad no es, ni con mucho, de las más elevadas. Por poner un ejemplo, en Francia hay más de 9.000 kilómetros. Estas autopistas se usan cada vez más. Es un dato conocido que el incremento que se produjo el año pasado con respecto al anterior fue del 6,4 %, para llegar a una densidad media de casi 17.400 vehículos.

Si nos vamos a Cataluña existen 12.000 kilómetros de carreteras, de los que 1.814 pertenecen a la red estatal. En estos kilómetros de red estatal hay 883 que son de alta capacidad; y de ellos, 463 kilómetros son autopistas de peaje. No habla usted —se le olvida— de las autopistas de peaje de la Generalitat, que es titular de otros 212 kilómetros de autopistas en régimen de concesión, casi la mitad de las que tiene el Estado. Por lo tanto, estamos ante una red madura, con un alto porcentaje de infraestructuras viarias de altas prestaciones. Lo que vamos a hacer en esta legislatura, por supuesto, es continuar con el importante impulso inversor que se ha hecho en este periodo 2012/2016, al que se han destinado para este tipo de infraestructuras más de 1.200 millones de euros. Estas inversiones han permitido en Cataluña la puesta en servicio de 67 kilómetros de nuevas autovías, 80 kilómetros de carreteras existentes, 18 de nuevas carreteras convencionales y la puesta en servicio y remodelación de cinco enlaces. Hemos tenido que pagar más de 200 millones de euros en expropiaciones correspondientes al periodo 2007/2009 —que no se pagaba a la gente—, y hemos licitado actuaciones por más de 500 millones de euros, entre las que destaca, como bien conoce, el acceso sur viario al puerto de Barcelona o el enlace de Vidreres en la A-2 de Girona.

Descendiendo ya a la cuestión relacionada con las concesiones de autopistas de peaje, permítame decirle que desde el año 2012 el Gobierno de Mariano Rajoy no ha aprobado ninguna ampliación de períodos concesionales con estos fines. No estamos aquí para hablar de rumores, estamos para hablar de hechos y los hechos nos dicen que no ha existido ninguna ampliación. Por contra, lo que se ha hecho es fomentar el uso de este tipo de infraestructuras a través de la aprobación de una serie de bonificaciones al peaje. Por ejemplo, el Ministerio de Fomento y la ministra Ana Pastor, en una decisión muy afortunada, en perfecta coordinación con la Generalitat de Catalunya, han venido aplicando desde abril de 2013 en el corredor viario de la AP-7 —autopista que usted ha mencionado—, de Maçanet a la frontera francesa, medidas de reducción del peaje a los vehículos pesados hasta en un 50 %, prohibiendo su circulación por la N-II. Con esta medida se ha conseguido retirar de la circulación de esta carretera a 3,7 millones de vehículos pesados, lo que permitió su descongestión y, desde luego, un tráfico más fluido y, lo que es muchísimo más importante, se ha conseguido un alto nivel de seguridad vial en relación con la situación anterior. Desde que se aplicó esta medida se ha producido en la N-II en Girona una reducción de los accidentes mortales del 73 % y una reducción de las víctimas del 63 %.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 19

30 de noviembre de 2016

Pág. 37

Así que con todos estos antecedentes el Ministerio de Fomento —ya le puedo decir—, lo que no contempla a corto plazo es prorrogar los plazos concesionales de ninguna de estas autopistas ni de ninguna otra autopista de peaje en régimen de concesión administrativa. La previsión es que cuando llegue a su término, cuando llegue el momento de la reversión y estas pasen a la Administración General del Estado, es cuando la Administración General del Estado tendrá que decidir la forma de explotación de las mismas a partir de ese momento.

Ha mencionado usted también en su intervención la situación de las radiales y otras autopistas que, como ya es conocido, se encuentran en una situación muy comprometida, puesto que están en fase de procedimiento concursal. Son ocho concesiones de autopistas de peaje las que se han visto sometidas a una situación complicada, en primer lugar, por los sobrecostes de las propias expropiaciones que inicialmente eran 400 millones, pero que finalmente han sido cerca de 2.300 millones de euros y, además, por una existencia de tráfico real que era inferior al estimado en las ofertas hasta en un 45%. Lo que ha hecho el Gobierno de Mariano Rajoy es no cruzarse de brazos y, desde el año 2012, ha emprendido una serie de reformas para tratar de mitigar el impacto de la problemática de este tipo de concesiones y para prevenir problemas en el futuro con numerosas medidas, entre las cuales cito la última, la correspondiente al año 2015: se ha limitado la responsabilidad patrimonial de la Administración en los casos de la resolución anticipada de los futuros contratos concesionales. También se ha venido trabajando en una propuesta de convenio consistente en una renegociación de la deuda fundamentalmente con los acreedores, pasando la empresa pública Seitt a adquirir los activos de las concesiones para la gestión y su puesta en valor. Aún no se ha conseguido, y es una cuestión francamente difícil por la desinversión que se ha producido entre los principales accionistas, pero sí le puedo decir que vamos a tratar, aunque sea muy difícil, de seguir intentando ese posible acuerdo con las entidades financieras. De hecho, ya hemos iniciado los contactos para ver si es posible minimizar el impacto para el conjunto de la sociedad española. Estamos trabajando paralelamente en el supuesto de que se produzca esa liquidación definitiva y acometer las actuaciones en dichas autovías.

Concluyendo, para las que están próximas a su finalización o reversión, nuestro deseo es no prorrogar los plazos en los períodos concesionales, por lo tanto, revertirán a la Administración General del Estado y será esta la que decida en su momento la forma de explotación de las mismas a partir de ese momento. Por otro lado —insisto—, desde el año 2012, el ministerio está trabajando intensamente en articular un conjunto de actuaciones alrededor de las concesiones de autopistas de peaje que se encuentran en esas dificultades de viabilidad económica y financiera, con una premisa fundamental —quiero recordarle que en este punto que usted ha hecho mención solo a un partido político—, hay muchas actuaciones realizadas por otros partidos políticos que no ha mencionado y que yo sí mencioné la semana pasada. Me refiero, por ejemplo, a decisiones que tomó el Grupo Socialista de incluir préstamos participativos en estas concesiones para compensar sobrecostes en las mismas, hasta un valor de 483 millones de euros —nada más y nada menos— o la creación de cuentas de compensación para anticipar los ingresos operativos hasta el 80% de los ingresos previstos en las ofertas —lo que supuso una inversión adicional de otros 80 millones de euros— o de la devolución finalmente de esos préstamos participativos mediante una autorización en los años 2010 y 2011 de modificaciones contractuales, eso sí, para elevar las tarifas de peaje y los plazos concesionales.

Nosotros lo que vamos a hacer es centrarnos en lo importante, en lo fundamental, que no es otra cosa que garantizar que esas y otras autopistas van a seguir funcionando y estando disponibles en todo momento en óptimas condiciones de servicio para quienes deseen utilizarlas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora Jordà i Roura. **(El señor vicepresidente, Prendes Prendes, ocupa la Presidencia)**.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Gracias, presidenta.

Gracias, señor ministro. Le haré un par de consideraciones: la primera es que sí, que sí es urgente; ya sé que faltan dos años para el 2019 y otros dos para 2021, pero les conocemos, tanto al Partido Popular como al Partido Socialista, que le doy la razón en que ahí también tienen parte en la tarta. En cualquier caso, como los vemos venir, les advertimos y queremos que usted haga buenas hoy las palabras que nos dijo la ministra Pastor y que ratificó el portavoz Hernando. Seguramente en 2021, cuando acabe la segunda concesión, ya tendremos nuestro propio ministerio de fomento, pero ustedes cumplan, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 19

30 de noviembre de 2016

Pág. 38

esto es lo que les pedimos. Y no me hable de nacional N-II, señor ministro. Sí, es cierto que después de la presión de la Generalitat y con la buena predisposición de la ministra, conseguimos sacar los camiones porque la nacional N-II en Girona, por ejemplo, es una de las vías donde más gente ha perdido la vida y es una vía que aún no está desdoblada; así que no me ponga este ejemplo.

Ya se lo he dicho, las autopistas de peaje catalanas han afectado no solo a nuestra calidad y nivel de vida, sino también a nuestra competitividad; cosa también muy importante. Y estamos quemadas y quemados cada vez que tenemos que rascarnos el bolsillo en un peaje. Como sabe bien, esto es una reivindicación histórica en Cataluña —no me lo he sacado yo del bolsillo—. Repito, es urgente, porque no es urgente hoy ni dentro de un año, sino que ya lo era hace dos años. No en vano el Parlament de Catalunya aprobó una proposición de ley para la creación de un fondo de rescate de nuestros peajes. Esta iniciativa fue tomada en consideración por el Congreso en el año 2008. No obstante, el PSOE y el PP se pusieron de acuerdo —una vez más— para alargar los plazos de enmiendas a la proposición de ley, de manera que la iniciativa decayó con el fin de la legislatura, y las catalanas y los catalanes hemos seguido pagando. Es que es el cuento de la lechera, lo de siempre, lo mismo. La oposición de la sociedad catalana a los peajes ha ido creciendo en los últimos años, siendo conscientes de que ya los hemos pagado sobradamente. Por otro lado, se han creado plataformas ciudadanas que han impulsado el debate a lo largo de los años. La abundante producción científica generada en las universidades, la creación de un grupo de trabajo específico en el Parlament de Catalunya, etcétera, han hecho converger muchas opiniones hacia la misma idea, la misma: el peaje financiero actual está agotadísimo, señor ministro, y es absolutamente necesario avanzar y evolucionar hacia un modelo de peajes que sea homogéneo, que sea armónico y evidentemente que sea sostenible. A pesar de la injusticia y el agravio, continuamos teniendo serias dudas de que el Gobierno español acepte que en Cataluña dejemos de pagar los sangrantes peajes de la P-7 y de la P-2, en primer lugar, porque tenemos dudas —usted también ha hablado de esto— sobre la libertad real que tendrá del Gobierno español —esto es muy importante— a la hora de tomar cualquier decisión de este tipo sin que antes se haya resuelto el conflicto con la concesionaria, que en estos momentos reclama 1.235 millones de euros, en virtud de un compromiso de demanda no lograda, aparte de otras problemáticas de las que no me da tiempo a hablar; problemáticas derivadas, evidentemente, de la ineficiencia española así como de una clara política de —¡atención!— socialización de pérdidas y privatización de beneficios. Así va: al amparo de una Ley de contratos del sector público hecha a medida, evidentemente, como tantas cosas, de las grandes empresas y del chanchullo.

Acabo. Esto que le he dicho es lo que pasó exactamente con el proyecto Castor, con el túnel del Pertús o ahora con las autopistas radiales madrileñas. Por cierto, todos estos proyectos, todos, tienen en común a un mismo Florentino Pérez; por si alguien no se había dado cuenta. En cualquier caso, y sea como sea que paguen las autopistas en quiebra —que deseamos que las paguen—, olvídense de que las paguemos nosotros; con pagar las nuestras veinticinco veces, señor ministro, ya hemos tenido más que suficiente.

Muchas gracias, señor presidente (**Aplausos**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Prendes Prendes): Muchas gracias, señora Jordà.

Para concluir el debate, tiene la palabra en nombre del Gobierno el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora Jordà.

Señoría, vuelvo a insistirle en las inversiones que ya estamos haciendo en Cataluña, que parece que usted obvia y que son importantes. Vuelvo a darle el dato de los 11.200 millones de euros que se han invertido desde el año 2012 con ese incremento para este año 2016 de un 7%. Esto le puede parecer a usted mucho, poco o muy poco; pero para ponerlo en el contexto adecuado, me refiero a la contestación que he dado al señor Bel hace escasamente unos minutos, es tres veces más (1.600 frente a 552) de lo que la propia Generalitat ha invertido en las redes de infraestructuras y transporte.

Y en lo que se refiere a la mayor proporción de autopistas de peaje y a ese discurso victimista que usted ha hecho sobre la situación en Cataluña, permítame darle cuatro datos. Uno: su comunidad autónoma no es la comunidad autónoma que tiene un mayor porcentaje de red de autopistas de peaje respecto a las carreteras totales de alta capacidad en servicio en la comunidad teniendo en cuenta el PIB y la población. Dos: en lo que su comunidad autónoma sí es la mejor es en la recepción de subvenciones al peaje; es la comunidad autónoma que más ha recibido durante el periodo 2012-2015, cuatro veces más que la siguiente. Tres: la red de carreteras autonómicas con mayor longitud de peajes es la catalana; esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 19

30 de noviembre de 2016

Pág. 39

es una realidad y eso no se puede achacar al Gobierno de España. Y, cuatro —que usted decía, y lo decía muy claro, que no quería pagar más en lo referente a los precios medios de los peajes—: las autopistas estatales en Cataluña tienen un precio que se ajusta a la media; pero le puedo decir que las autopistas autonómicas cuestan un 75% más que las autopistas estatales. Así que, señoría, si me lo permite, creo que sería más productivo y, desde luego, mucho más interesante para el conjunto de los catalanes, si en lugar de dedicar el esfuerzo a interpelar al Gobierno, que esta bien, que está muy bien, lo dedicara o lo canalizara a solicitar también una rebaja de esos peajes de las autopistas de titularidad autonómica.

Le vuelvo a insistir: no son dos años, son tres años, son tres años y finaliza en diciembre del año 2019. Lo que trato de decirle es que para nosotros lo verdaderamente urgente, lo verdaderamente importante —mucho más que la decisión que pueda tomar el Gobierno dentro de esos tres años— es, por ejemplo, tomar una decisión lo antes posible sobre las autopistas AP-7 en Tarragona y AP-2 en Lleida, para mejorar la seguridad vial y para disminuir también la siniestralidad, de acuerdo con lo que ya se ha hecho en el corredor norte, en la AP-7 en Girona, para conseguir que la N-340 en Tarragona o que la N-240 en Lleida puedan verse beneficiadas de un descenso en el tráfico y, por lo tanto, puedan mejorar las condiciones de seguridad vial. Eso es lo importante para nosotros y eso es lo que queremos trabajar junto con la Generalitat para implantar medidas de desvío de los vehículos pesados en estas dos autopistas: en la AP-7 en Tarragona y en la AP-2 en Lleida, y nos comprometemos, por supuesto, a participar en esas compensaciones en forma de bonificaciones de peaje para ese tipo de vehículos, con lo que esto supondrá —vuelvo a repetir— para las nacionales 340 y 240. Esa es la verdadera cuestión que a nosotros nos preocupa, la mejora de la seguridad vial que es inmediata. En cualquier caso, déjeme insistirle que en relación con las concesiones, que llegarán a su término a su reversión, estas revertirán a la Administración General del Estado y, en su momento, decidirá su forma de explotación.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Prendes Prendes): Muchas gracias, señor ministro.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (SEÑOR HOMS MOLIST), SOBRE LAS RESPUESTAS QUE DA EL GOBIERNO DE ESPAÑA A LOS 46 TEMAS PLANTEADOS EL 20 DE ABRIL POR EL PRESIDENTE PUIGDEMONT. (Número de expediente 172/000006).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Prendes Prendes): Pasamos al siguiente punto del orden del día: interpelación urgente del Grupo Parlamentario Mixto, señor Homs, sobre las respuestas que da el Gobierno de España a los 46 temas planteados el 20 de abril por el presidente Puigdemont. Para su defensa, tiene la palabra el señor Homs Molist.

El señor **HOMS MOLIST**: Gracias, señor presidente.

Señoras diputadas, señores diputados, señora vicepresidenta del Gobierno, es un honor debatir con usted especialmente diez años después de coincidir en el debate del Estatut catalán, aquel que les motivó tanto, tanto y tanto que recogieron firmas por doquier. —Se acordarán ustedes seguro—. En diez años, la verdad es que ha llovido mucho y han pasado muchas cosas. No voy a hacer el repaso, tampoco tendría sentido ni tiempo pero, cordialidad aparte —que la mantenemos— entonces usted ya presentaba recursos contra el Estatut de Catalunya, y yo lo defendía. Ustedes alegaban la ley para limitar la democracia, y nosotros alegábamos la democracia para cambiar la ley. Nosotros ganamos un referéndum, y ustedes lo perdieron. Ustedes ganaron una sentencia ante el Tribunal Constitucional, y nosotros montamos la primera gran manifestación —entonces, recordarán, encabezada por el president Montilla— con un lema que decía: *Som una nació. Nosaltres decidim* —Somos una nación. Nosotros decidimos—. Hago estas referencias porque están en buena parte en el fondo de un debate que seguro que nos preocupa a todos, al menos a nosotros, sobremanera. Porque, si bien ha llovido mucho, lo cierto es que hay actitudes que no han cambiado para nada. Si acaso han ido a peor, al menos desde nuestra perspectiva.

Voy a recurrir a un artículo publicado por un periodista que se llama Jofre Llobart que de una forma muy didáctica sitúa las muestras de diálogo que hemos conocido durante estos últimos años, ya que ahora hablamos tanto de diálogo. Dice así: ¿Solucionar la pobreza energética? Respuesta de ustedes, no. ¿Al menos la de los meses de invierno? No. ¿Pacto fiscal? No. ¿Recaudar impuestos? El FLA. ¿Prohibir el fracking? No. ¿Cobrar un impuesto a las grandes fortunas? No. ¿Proteger a los ciudadanos que han sido estafados por hipotecas o preferentes? No. ¿Decidir sobre los horarios comerciales? No. ¿Hacer políticas de igualdad entre hombres y mujeres? No. ¿Decidir cuál es la lengua vehicular en la escuela?