



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 206

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 12

celebrada el martes 25 de abril de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017. (Número de expediente 121/000006):

- Del señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (Gómez-Pomar Rodríguez). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/000401); Socialista (número de expediente 212/000466); Ciudadanos (número de expediente 212/000547); Mixto (números de expediente 212/000368 y 212/000707) 2
- De la señora secretaria general de Transporte (Librero Pintado). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/000404); Socialista (número de expediente 212/000468) y Mixto (números de expediente 212/000340 y 212/000342) 33
- Del señor secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A., Seittsa (Niño González). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/000403); Socialista (número de expediente 212/000467) y Mixto (números de expediente 212/000341, 212/000343, 212/000361, 212/000438, 212/000708) 45
- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe-operadora (Alfaro Grande). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/000407); Socialista (número de expediente 212/000470) y de Esquerra Republicana (número de expediente 212/000728) 62

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 2

- Del señor presidente de AENA (Vargas Gómez). A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos (número de expediente 212/000523) 76
- Del señor presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (Bravo Rivera). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/000405); Socialista (número de expediente 212/000469); Ciudadanos (número de expediente 212/000526); de Esquerra Republicana (número de expediente 212/000729) y Mixto (números de expediente 212/000367, 212/000436 y 212/000709) 87
- Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Llorca Ortega). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/000406); Socialista (número de expediente 212/000472) y Mixto (número de expediente 212/000360) 103

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2017. (Número de expediente 121/000006):

- **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/000401); SOCIALISTA (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/000466); CIUDADANOS (NÚMERO DE EXPEDIENTE 212/000547) Y MIXTO (NÚMEROS DE EXPEDIENTE 212/000368 Y 212/000707).**

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenos días. Señoras y señores diputados, vamos a comenzar esta importante sesión de la Comisión en la que vamos a recibir las comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado para que nos informen sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017. Les recuerdo la mecánica que vamos a seguir en esta Comisión que es similar a la de legislaturas anteriores. En el caso del primer compareciente, del señor secretario de Estado, él va a intervenir por un tiempo inicial que no superará los treinta minutos. A continuación daré la palabra a los grupos parlamentarios, de menor a mayor, como siempre lo hemos hecho, y responderá luego el señor secretario de Estado a las cuestiones que se le hayan planteado no superando tampoco el tiempo de diez minutos y en este caso daré un segundo turno muy concreto para puntualizaciones y cuestiones concretas que finalmente responderá también el secretario de Estado. El resto de las comparecencias, los dos secretarios generales y los cuatro presidentes de las sociedades, los tiempos serán inferiores, serán de quince minutos como máximo en la intervención inicial y siete minutos como máximo para cada grupo, luego responderá el compareciente, pero en estos últimos casos ya no habrá segundo turno. Les ruego a todos que traten de ajustarse a los tiempos que acabo de mencionar y sin más voy a dar la palabra, en primer lugar, a don Julio Gómez-Pomar, que es nuestro secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda a quien doy una vez más la bienvenida a esta que es su Comisión. Tiene la palabra.

Perdón, nos acompaña en esta ocasión la letrada doña Blanca Hernández a la que también doy la bienvenida a esta Comisión.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez)**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, comparezco ante esta Cámara para presentarles los presupuestos del Ministerio de Fomento para el ejercicio en curso 2017. Como ustedes saben el contexto de los Presupuestos Generales del Estado de los últimos años ha tenido como base la política económica del Gobierno centrada en la corrección de los desequilibrios presupuestarios que junto con las reformas llevadas a cabo han servido para asentar la recuperación económica. En esta línea, los presupuestos de Fomento para el año 2017

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 3

están alineados con los objetivos prioritarios del Gobierno que el Consejo de Ministros ha remitido a las Cortes, consolidar la creación de empleo y el crecimiento económico y cumplir con el objetivo del déficit público del 3,1%.

Antes de detallar los presupuestos generales de 2017 quisiera comenzar destacando por qué estos presupuestos son atípicos. Un hecho que tenemos que considerar en las intervenciones que se van a llevar a cabo a lo largo de esta mañana. Con el objetivo de cumplir con los compromisos de consolidación fiscal, los presupuestos de 2017 que vamos a debatir no son comparables a los del año 2016 por los siguientes motivos. En primer lugar, por el acuerdo de no disponibilidad de 29 de abril que limitó el presupuesto de 2016 en 598 millones de euros. A partir de ahí el presupuesto inicial dejó de ser un presupuesto cierto y por tanto el presupuesto inicial era no ejecutable. En segundo lugar, por el cierre contable anticipado a través de la orden del Ministerio de Hacienda de 14 de julio, por la que se regularon las operaciones de cierre del ejercicio 2016 relativas al presupuesto de gasto y operaciones no presupuestarias. En tercer lugar, estamos en la actualidad con unos presupuestos prorrogados que limitan la ejecución de nuevas infraestructuras y reducen el plazo para las nuevas actuaciones a seis, siete meses, desde que se aprueben los presupuestos como esperamos y deseamos. Este hecho nos ha obligado más que nunca a plantear unos presupuestos que no contengan ni una sola partida que no se tenga la certeza de que se va a acometer. Por último, y con el fin de garantizar el cumplimiento de los compromisos de consolidación fiscal del 3,1% para el año 2017, el Consejo de Ministros de 30 de diciembre aprobó el acuerdo de no disponibilidad de créditos por importe de 5.493 millones de euros. Este acuerdo afecta a todos los ministerios, pero en particular a Fomento. Por una razón obvia: el hecho de que seamos el principal ministerio inversor.

Una vez hechas estas consideraciones paso a detallar los presupuestos de 2017 para el Ministerio de Fomento, presupuestos que se asientan sobre cuatro pilares u objetivos que orientan la acción del Ministerio de Fomento durante este año. Ser unos presupuestos realistas basados en lo que vamos a poder ejecutar según las disponibilidades presupuestarias y los compromisos asumidos. Aplicar una planificación rigurosa que da respuesta a los compromisos con las infraestructuras, el transporte y la vivienda en todas las comunidades autónomas. Blindar los grandes proyectos que estamos llevando a cabo, como, por ejemplo, la ejecución de los grandes corredores ferroviarios que detallaré a lo largo de mi intervención. Por último dar respuesta a las nuevas necesidades reales de los ciudadanos.

Además quisiera destacar que los presupuestos de 2017 del Grupo Fomento son compatibles con las principales reformas que se están llevando a cabo. Sin ánimo de ser exhaustivo, quiero destacar, en primer lugar, el impulso de la planificación de las inversiones y el ministerio ha propuesto a estos efectos un acuerdo por las infraestructuras y el transporte con el objetivo de establecer una programación de las infraestructuras y servicios con el mayor grado de consenso institucional posible. Fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril promoviendo la intermodalidad a través de una red de infraestructuras nodales, con el objetivo de integrar plenamente el ferrocarril en la cadena logística y también acometer medidas de transformación de Renfe mercancías para adecuar su estructura y sus activos a un marco crecientemente competitivo. Mejorar los accesos terrestres a los puertos, especialmente los ferroviarios, a través del Plan de inversiones de accesibilidad portuaria 2017-2021, que incluye una dotación para los próximos cinco años de 1.418 millones de euros. Implantar tecnologías de la información y la comunicación en el sector de transporte que genere importantes canales de transformación y nuevas posibilidades de producción de infraestructuras con nuevos modelos de explotación y gestión. Continuar con la política de vivienda orientada a potenciar el alquiler, fomentando la rehabilitación edificatoria de nuestro parque de viviendas con especial significación en la mejora de la eficacia energética por enunciarles algunas de ellas.

El presupuesto consolidado del Grupo Fomento, que incluye además del ministerio entes inversores como ADIF, Seittsa, Renfe, AENA, Enaire, AESA, Puertos del Estado, Ineco, Sasemar, Sepes, Secegsa, Senasa y aquellas empresas dependientes de estas para 2017 asciende a 17.104 millones de euros, lo que supone un 24,2% de incremento respecto a la ejecución de 2016. O dicho de otra manera, 3.336 millones de euros adicionales. El presupuesto representa, señorías, aproximadamente un 1,54 del PIB español. Es un presupuesto que experimenta un importante avance en las operaciones de capital que han pasado de representar el 45% en el presupuesto ejecutado en el 2016 al 52%. Por tanto, se trata de unos presupuestos con una vocación inversora como palanca de la actividad productiva y el desarrollo económico. Esto ha sido posible debido a las mejoras de eficiencia que se han ido consiguiendo, lo que nos permite en este momento incrementar la inversión productiva sin aumentar los principales capítulos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 4

de gasto. Por tanto, el presupuesto prima las licitaciones de inversión en detrimento de las licitaciones de gasto, lo cual nos obliga a ser cada día más eficientes en la gestión del presupuesto disponible y a reducir los gastos corrientes, tanto como sea posible. Como ejemplo de esta política el presupuesto de licitación en inversión en el primer trimestre del año asciende a 301 millones de euros, lo que supone un 54 % del total de la licitación del Grupo Fomento en este periodo. De esta forma, la inversión total computando los capítulos 6, 7 y 8 del Grupo Fomento presupuestada en 2017 asciende a 8.969 millones de euros, lo que supone un incremento del 45% respecto de las inversiones totales ejecutadas en 2016.

A continuación les describiré el presupuesto por las principales políticas de gasto. La política ferroviaria continúa destacada frente a las demás totalizando el 50% de las inversiones con 4.471 millones de euros. Le siguen, en orden de participación en el presupuesto, las políticas de carreteras con un 23,7%, 2.121 millones de euros, puertos y seguridad marítima con un 11,5%, 1.032 millones de euros, aeropuertos y seguridad aérea con un 9%, 814 millones de euros, vivienda y suelo con un 5,3%, 479 millones de euros y 52 millones para el resto de inversiones. Estas cifras reflejan que la financiación presupuestaria seguirá siendo decisiva en el sector de las infraestructuras, transporte y vivienda, pero en todo caso trataremos también de que sea completada con la palanca de la inversión privada.

Procederé a continuación a enunciar los datos más significativos de la distribución del presupuesto por sectores de actividad. Comenzando por el sector ferroviario, un sector que, como hemos dicho, continuamos impulsando reformas claves, como se ha mencionado. Los objetivos se centran en el desarrollo de un sistema de infraestructuras ferroviarias de servicio público, seguro, eficiente y de calidad. Para ello, además de realizar las inversiones, tanto en nuevas infraestructuras, como para la modernización y mejora de las existentes, así como las actuaciones de mantenimiento necesarias, se trabaja en aras de mejorar la gestión y la eficiencia del sistema ferroviario.

Antes de pasar a las cifras, me gustaría realizar algunas reflexiones. La primera en relación con la alta velocidad. Acabamos de celebrar el 25.º Aniversario del AVE que ha supuesto un éxito de todos, pero como saben todavía quedan infraestructuras por desarrollar que se encuentran en distintos grados de avance. El ministerio está apostando por completar la red que se encuentra en ejecución. Estrategia que ya se inició en la pasada legislatura y que continuaremos impulsando. Si bien ha sido necesaria una nueva planificación para adaptar los proyectos y poner en valor el esfuerzo realizado sin comprometer su sostenibilidad, mejorando los actuales tiempos de viaje y elevando la fiabilidad de las líneas afectadas. Esta planificación nos ha permitido poner en servicio nuevas líneas, entre las últimas la conexión desde Valladolid a Palencia y León y Olmedo a Zamora. El próximo hito será la llegada del AVE a Castellón, que ya está en fase de pruebas. En definitiva continuamos trabajando para extender los beneficios de la alta velocidad a nuevos territorios, generando nuevas conexiones y permitiendo establecer nuevas relaciones comerciales.

En cuanto al tráfico de mercancías por ferrocarril el objetivo que se pretende es mejorar el equilibrio modal del transporte, superando el apenas 4% de la cuota del ferrocarril en el transporte de mercancías. Claves en la consecución de este objetivo son: el desarrollo del corredor mediterráneo y del corredor atlántico, así como la integración de los puertos en el sistema ferroviario. Actuaciones todas prioritarias, tal y como se recogen en los presupuestos que les estoy presentando. Por último, y aunque me referiré más adelante, en materia ferroviaria otra de las piezas clave —y así se refleja en el presupuesto— son las cercanías, servicio utilizado por unos 409 millones de viajeros. Los principales corredores tienen garantía de financiación, contando con la inversión suficiente en el año 2017 y siguientes para su finalización en los plazos establecidos y, por tanto, para cumplir los compromisos que se han adquirido. La actuación inversora más importante que estamos acometiendo por su relevancia social, económica y estratégica es el corredor mediterráneo que supone una inversión total de 17.000 millones de euros, de los cuales ya están ejecutados hasta la fecha unos 13.500 millones. Para el año 2017 al corredor mediterráneo se destinan 715 millones de euros y para los próximos cuatro años 3.123 millones de euros para la adaptación del ancho UIC y alta velocidad dentro del corredor destacan las siguientes inversiones: Frontera francesa-Barcelona-Tarragona, 70 millones; Barcelona-Tarragona-Castellón-Valencia-Alicante-Murcia, 380 millones; Murcia-Cartagena, 5 millones; Murcia-Almería, 8 millones; Bobadilla-Granada, 154,5 millones y para estudios y proyectos 1,1 millones de euros. A su vez realizaremos otras actuaciones que también potencian este corredor. Quisiera así destacar los accesos a los puertos de Barcelona, Castellón, Sagunto, la Dársena de Escombreras y otros puertos a los que se asignan 67,6 millones de euros a las terminales logísticas de Tarragona intermodal, zona centro y Escombreras con 12,1 millones o la mejora del corredor Antequera-Algeciras con 27,8 millones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 5

En cuanto al corredor noroeste, clave para continuar avanzando con los trabajos del AVE Madrid-Galicia, se destinan 728 millones de euros en 2017. Las principales actuaciones son eje atlántico 22,5 millones, Olmedo-Lubián-Orense-Vigo, 691,5; Orense-Lugo-A Coruña, 14. En el corredor norte, con 482 millones de euros presupuestados, se continuará trabajando para que las conexiones de la alta velocidad al norte peninsular sean una realidad lo antes posible. Las principales inversiones son: la conexión a Asturias, 167,3 millones; a Cantabria, 36,8 millones; al País Vasco, 277,5 millones; al corredor nordeste de alta velocidad, 45 millones y para cerrar los grandes corredores ferroviarios me gustaría destacar otras actuaciones como son: el Madrid-Extremadura-Frontera portuguesa, con 188,6 millones; Sevilla-Huelva, 19,3 millones; Sevilla-Cádiz, 4,2 millones; la conexión en UIC Chamartín-Atocha-Torrejón de Velasco, 68,3 millones; para la línea Madrid-Sevilla en implantación de ERTMS y renovación de línea 15 millones de euros; la línea Madrid-Jaén, 3 millones y las mejoras en la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, con 15,4 millones de euros.

También continuamos trabajando en la red convencional principalmente con el objetivo de la modernización y mejora de la accesibilidad marítimo-terrestre con la vista puesta en el impulso del transporte ferroviario de mercancías, de la logística y de la intermodalidad. En la red convencional se incluyen actuaciones tan destacadas para la reposición de activos como la mejora y adaptación de la línea Huesca—Canfranc; la renovación en la línea convencional a Ávila; la electrificación Salamanca-Fuentes de Oñoro o la renovación de instalaciones de seguridad la Encina-Mogente-Xàtiva, la renovación de la línea A Coruña-Ferrol u otras actuaciones en infraestructura, en electrificación, en energía, en seguridad, en telecomunicaciones y en estaciones.

En cercanías, como saben, uno de los servicios esenciales para garantizar la movilidad de los ciudadanos es que vamos a seguir trabajando para optimizar la prestación de los servicios y captar un mayor número de viajeros y mejorar la red. Para ello en el 2017 destinamos 374 millones de euros distribuidos en los diferentes núcleos de cercanías. A las cercanías de Cataluña se destinan 271 millones de euros para continuar con el plan de rodalies incluyendo el tren lanzadera al Aeropuerto del Prat; al núcleo de Madrid se destinan 52,2 millones; al País Vasco, 10,2 millones; en los núcleos de Valencia, Murcia y Alicante, 8,6 millones; en los de Cádiz, Málaga y Sevilla, 6 millones y, por último, a otros núcleos se destinan 25,6 millones.

En relación con el ADIF, como posteriormente les podrá exponer con detalle su presidente, se van a llevar a cabo gran parte de las inversiones que les he indicado, manteniendo un elevado volumen de inversión por importe de 3.435 millones de euros, computando el capítulo 6 más el convenio con ferrocarriles, cuantías ya incluidas en el conjunto de cifras que les acabo de detallar. Vamos a hacer todos los esfuerzos para que este presupuesto se ejecute en su integridad destacando el inicio del proceso de mejora de la red convencional y la continuación del desarrollo de la red de alta velocidad.

Para terminar con el sector ferroviario, quisiera mencionar las principales cifras de Renfe que también su presidente, que comparecerá posteriormente, podrá desarrollar con mayor detalle. La inversión en RENFE asciende a 345,6 millones de euros, destacándose como principal las inversiones destinadas a material móvil por importe de 227,3 millones de euros. La previsión para 2015 es que el Grupo Renfe obtenga un beneficio antes de impuestos de 39,2 millones asentado sobre unas premisas de crecimiento saneado que permiten su sostenibilidad en el tiempo.

En materia de carreteras, dentro de estos presupuestos y por primera vez, la dotación inversora para conservación supera la construcción de obra nueva. Ello va a permitir impulsar la modernización de las carreteras del Estado en el presente garantizando a su vez la continuidad de las inversiones para el desarrollo de las actuaciones necesarias en el futuro. En carreteras la inversión total ascenderá a 2.121 millones de euros, un 15,7% más que el montante ejecutado en 2016. De ellos el importe destinado a inversiones reales que asciende a 1.913 millones de euros, 954,9 se destinarán a construcción de obra nueva y 958,1 a la conservación y seguridad vial. En el apartado de nuevas infraestructuras viarias priorizaremos la finalización de obras que afectan a los principales corredores de gran capacidad. Asimismo se incrementará la capacidad y calidad que ofrece la red de autovías y autopistas existentes mediante el aumento del número de carriles. Sin ánimo de ser exhaustivo, se encuentran actuaciones tan demandadas como la de la autovía A-11, del Duero; A-12 del Camino de Santiago; A-21 Jaca-Pamplona; A-22 Lleida-Huesca; A-23 tramo Huesca-Jaca; A-33 Blanca-Font de la Figuera; A-32 Linares-Albacete; A-44 y la GR-43 de circunvalación exterior de Granada; A-54 Lugo-Santiago; A-56 Lugo-Orense; A-57 circunvalación de Pontevedra; A-63 Oviedo-La Espina; A-67 Ramal de continuidad Sierra del Pando-Barrera; A-68 entre Zaragoza y Pamplona; S-40 de circunvalación de Sevilla o la duplicación de la N-II en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 6

Cataluña. En los entornos urbanos se realizarán actuaciones en nuevos accesos a puertos y aeropuertos con el objetivo de mejorar la movilidad diaria de muchos ciudadanos y facilitar el tráfico de mercancías.

En lo que respecta a la conservación de la red, el Ministerio de Fomento seguirá actuando sobre los más de 26.100 kilómetros de red en servicio, como indicaba anteriormente, destinaremos 958,1 millones que se reparten a los contratos de conservación integral 380 millones; a las concesiones de autovías de primera generación 300 millones; a las de rehabilitación y conservación 271 millones y, por último, asistencia técnica, 7 millones de euros. Además en el capítulo 7 destinamos partidas presupuestarias para la construcción de carreteras en otras administraciones por importe de 208,4 millones de euros, con los que financiamos la construcción de infraestructuras promovidas por otras administraciones. Para finalizar el bloque correspondiente a carreteras, quiero destacar que se dedican 32,7 millones de euros para reducciones de peaje en autopistas, que aplicamos a los convenios vigentes para potenciar su uso, en especial para los vehículos pesados.

A continuación les detallaré las partidas correspondientes a transporte. En el año 2017 se continúa lógicamente con el esfuerzo presupuestario necesario para mantener las diferentes modalidades de subvenciones al transporte, de este modo las partidas destinadas a la bonificación de billete de transporte aéreo y marítimo de los residentes en territorios no peninsulares y familias numerosas alcanzarán los 441 millones de euros. También en 2017 mantendremos el esfuerzo presupuestario en las subvenciones al transporte de mercancías con Baleares y Canarias, destinando un total de 55,3 millones de euros y además hemos incluido 4,4 millones para las autopistas del mar entre España y Francia. Gijón y Nantes, Saint Nazaire y Algeciras, Vigo y Le Havre. Para la financiación de las obligaciones de servicio público se dedica también una partida importante. Destaca la compensación por los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia que alcanza los 605,4 millones de euros, incluyendo los servicios competencia de la Generalitat de Catalunya y prestados por Renfe-Operadora bajo la consideración de obligación de servicio público en el ejercicio 2016, 495,38 millones para la compensación por obligaciones de servicio público en transporte de viajeros por ferrocarril en los servicios de cercanías, media distancia, ancho métrico ya van prestados en el ejercicio 2016 y 110,02 millones de euros para compensar los servicios prestados a la Generalitat de Catalunya por Renfe-Operadora en el ejercicio 2016. También se contemplan las partidas para mantener las compensaciones por las OSP de transporte aéreo ya establecidas que suponen un total de 4,14 millones de euros, 3,1 millones para Canarias y 1,035 millones para Baleares. Además se dotan las partidas para garantizar los contratos de navegación en las líneas marítimas de interés público con un total de 15,13 millones de euros. Además la Dirección General de Transporte Terrestre gestiona las subvenciones en régimen de competencia competitiva en el sector de transporte cuya cuantía asciende a 13,79 millones de euros, partida que incluye 9,95 millones para ayudas al abandono de la actividad por parte de transportistas autónomos que permitirá atender a más de 300 solicitudes y 3,84 millones de ayudas para incentivar la formación en el sector que permite hasta la realización de unas 1.200 acciones formativas en el 2017. En el sector aéreo todos coincidiremos en afirmar su importancia para la actividad económica y muy especialmente para el sector turístico. Cuatro de cada cinco turistas internacionales entran y salen en España por nuestros aeropuertos. En materia de movilidad el sector aéreo constituye una pieza clave para garantizar la cohesión y vertebración de nuestro territorio, teniendo en cuenta la extensión y singularidad de la geografía española. Como destacaba al principio de mi intervención, vamos a dedicar a la inversión en el transporte aéreo un total de 814 millones de euros de los que el grupo Enaire, formado por la entidad pública Enaire y por el grupo AENA, invierte en los aeropuertos y en los sistemas de navegación aérea 604 millones de euros. Además, la Dirección General de Aviación Civil gestiona un presupuesto de 360,31 millones de euros, que destina principalmente a garantizar la conectividad y la movilidad de los ciudadanos residentes en los territorios no peninsulares a través de las subvenciones al transporte aéreo que he detallado anteriormente. Quisiera destacar que estos presupuestos se engloban en un contexto de bajada de tarifas aeroportuarias y de ruta. El Documento de Regulación Aeroportuaria, el DORA, aprobado por el Consejo de Ministros el 27 de enero de 2017, contempla una reducción de las tarifas aeroportuarias de AENA de un 2,2% interanual para el periodo 2017-2021, que, en su conjunto, alcanzará el 11%, mientras que el Plan estratégico de Enaire que mencionaré a continuación prevé una rebaja acumulada de la tarifa de ruta del 11,5% durante el periodo 2018-2020, medida que va a reportar para las compañías aéreas un ahorro estimado de unos 184 millones de euros. Ambas decisiones han sido posibles gracias a la excelente evolución del tráfico y al esfuerzo que han realizado tanto AENA como Enaire desde el punto de vista de la eficiencia, lo que nos ha permitido trasladar los beneficios al sector y de este a los pasajeros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 7

Enaire, con 70 millones presupuestados para 2017, realiza el esfuerzo inversor necesario para la modernización de los sistemas e instalaciones de navegación aérea, inversiones que se engloban en el Plan estratégico de Enaire 2017-2020, Plan de vuelo 2020, que dicha entidad presentará próximamente y que incluirá los objetivos y las actuaciones necesarias para hacer frente con éxito a los retos de la navegación aérea española en los próximos años, y, en concreto, a la construcción del Cielo Único Europeo, la modernización tecnológica y el nuevo escenario de internacionalización, liberalización y competencia. Para ello, las actuaciones se centran en la evolución de los sistemas, en la mejora en la eficiencia y capacidad del espacio aéreo, garantizando la seguridad y la calidad de los servicios y manteniendo sus compromisos medioambientales.

Respecto a AENA, tras el saneamiento de su situación económico-financiera y la entrada de capital privado, las inversiones de los presupuestos para 2017 permitirán absorber el continuo incremento de tráfico aéreo experimentado desde 2014. Esto posibilitará la puesta en valor del sector aeroportuario de nuestro país, ya que la mayor eficiencia de AENA es un estímulo al sector del transporte aéreo en España y a los sectores estratégicos vinculados, como el turismo y el comercio. En 2017 la sociedad mercantil AENA tiene como objetivo mantenerse como el primer gestor aeroportuario de referencia mundial, para lo que cuenta con una inversión que ascenderá a 534 millones de euros, centrada fundamentalmente en aquellas actuaciones que permitan incrementar sus niveles de actividad y de capacidad operativa, dando prioridad a las mejoras en mantenimiento y seguridad.

Por su parte, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que se autofinancia por completo desde el año 2012, cuenta con un presupuesto de 66 millones de euros y concentrará sus esfuerzos en la supervisión y mejora de la seguridad, la mejora de la calidad de los servicios del transporte aéreo y la supervisión, facilitación y promoción de la implantación de estándares para fomentar la eficiencia, competitividad y sostenibilidad en el sector aéreo.

En cuanto a puertos y seguridad marítima en el sector portuario, la inversión total destinada a puertos y seguridad marítima asciende a 1.032 millones de euros, de los que Puertos del Estado engloba 864 millones de euros. Con carácter general, las nuevas inversiones públicas en la legislatura se dirigirán hacia la adaptación de las infraestructuras portuarias a los nuevos requerimientos de la demanda asociados a la tendencia hacia los megabuques, la mejora de las condiciones operativas y de seguridad y la implantación de nuevas tecnologías en la actividad portuaria. La otra línea maestra en el sector portuario será la de aumentar la inversión pública en infraestructuras de accesibilidad viaria y ferroviaria, así como en la mejora de las redes generales de transporte de mercancías y las interiores de los puertos. En definitiva, el principal objetivo de Puertos del Estado continuará siendo el incremento de su posición competitiva, a través de la reducción de los costes y el aumento de la eficiencia, para potenciar su función logística y favorecer en último término la competitividad de la economía productiva española. De los 864 millones de euros de Puertos del Estado que mencionaba anteriormente está previsto que se inviertan 226,8 millones en accesos a los puertos en 2017, de los cuales 138,9 se financiarán por el Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria. Gracias a la consolidación de este fondo, se mejorarán las condiciones de accesibilidad terrestre a los puertos, dentro de Plan de inversiones de accesibilidad plurianual 2017-2021, que destacaba al comienzo de mi intervención. En el terreno económico, aparte de la congelación de las cuantías máximas de las tasas por tercer año consecutivo, se ha aumentado el importe previsto de las bonificaciones a los tráficos comerciales y de pasajeros hasta los 62 millones de euros, incrementando en un 23% la cifra de 2016. Por último, además de la inversión presupuestaria, está previsto que la inversión privada en los puertos alcance los 981 millones de euros en 2017, incrementando en un 65% la ejecución de 2016.

Además, en el sector marítimo, la Dirección General de Marina Mercante cuenta con un presupuesto total de 289,77 millones de euros, de los cuales las partidas más importantes se destinan a la financiación de Sasemar y a las subvenciones al transporte marítimo que he comentado anteriormente. Como saben, esta dirección general es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y la flota civil española. Nuestras prioridades en este ámbito continúan siendo la cohesión territorial, la seguridad marítima y, por supuesto, la prevención de la contaminación. Por ello, continuaremos desarrollando la intensa labor de inspección a buques y elaboración de normativa que permita asegurar unos altos niveles de seguridad en el transporte marítimo y la adecuada gestión de las contingencias que puedan producirse. Como orden de magnitud, puedo decirles que en 2016 la Dirección General de Marina Mercante realizó casi 29.900 inspecciones, con más de 28.500 certificados emitidos, además de cerca de 1.646 inspecciones a buques extranjeros que recalcan en los puertos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 8

españoles. Con lo que respecta a la seguridad del tráfico marítimo, salvamento y lucha contra la contaminación marítima, Sasemar contará en 2017 con un presupuesto de gastos de 165,8 millones de euros, lo que permitirá continuar prestando con los mayores índices de calidad y seguridad el servicio tanto de salvamento de la vida humana como de la prevención y lucha contra la contaminación marítima. A modo de ejemplo, les puedo decir que Sasemar llevó a cabo en 2016 un total de casi 5.700 operaciones, con casi 18.000 personas involucradas.

Señorías, para finalizar, me centraré en el sector de la vivienda. En él vamos a continuar con una política orientada a potenciar el alquiler, facilitando el acceso a la vivienda, apostando por la rehabilitación de edificios y la renovación urbana, aspectos que mejoran la calidad de vida y suponen enormes ahorros energéticos, mejoran la accesibilidad y estimulan la generación de empleo. Para ello, la política de vivienda se basará en cuatro pilares básicos: la elaboración del nuevo plan estatal de vivienda 2018-2021, que continuará potenciando el cambio de modelo en política de vivienda operado desde la implantación del Plan 2013-2016, junto con otras disposiciones normativas, y centrará sus esfuerzos en facilitar el acceso a una vivienda de alquiler a los que menos recursos tienen y en el fomento de la rehabilitación de edificios, con especial incidencia en la mejora de la eficiencia energética. Además, es fundamental la actuación en la estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España, la implementación de las agendas urbanas internacionales aprobadas en 2016, la agencia urbana europea y la agencia urbana de Naciones Unidas, y, por último, la conservación del patrimonio arquitectónico español, para poder dar continuidad al compromiso con la recuperación y el enriquecimiento de nuestro patrimonio histórico monumental. Las inversiones recogidas en materia de vivienda y arquitectura para 2017 ascienden a 469,3 millones de euros y se distribuyen en ayudas para hacer efectiva la prórroga del Plan estatal de fomento del alquiler de viviendas, rehabilitación y regeneración para el periodo 2013-2016 con 430,1 millones de euros, de los que 330 corresponden a ayudas estatales al alquiler y la rehabilitación y 100 millones se destinan al mantenimiento de las ayudas, a la subsidiación de préstamos para adquirentes de vivienda protegida. Por otro lado, están los convenios específicos para la construcción de viviendas en alquiler, rehabilitación y remodelación de barrios, que, en su caso, incluyen la construcción de nuevas viviendas, para lo que se destinan 12,4 millones de euros. En el caso de la rehabilitación y conservación del patrimonio arquitectónico, se prevé una inversión directa de 15,4 millones de euros. Además, esta inversión se complementa con un importe de 11,1 millones de euros que se van a financiar con cargo al programa del 1,5% cultural para 23 actuaciones de recuperación en toda España.

En último lugar, señalaré los aspectos más significativos de los presupuestos previstos para Sepes, Entidad Pública Empresarial del Suelo. Una vez realizado el saneamiento financiero de la misma y la consolidación de sus cuentas en la senda de los beneficios iniciadas en el ejercicio de 2014, el desarrollo de actuaciones por parte de Sepes se realizará de forma sostenible, de manera que solo se actúa en aquellos supuestos en los que existe una demanda previa constatada o bien en la ejecución de obras de urbanización o de infraestructuras que consigan poner en valor actuaciones ya desarrolladas que tengan un interés potencial para los mercados. Especial relevancia presentan los aprovisionamientos o inversiones que se prevén realizar para acometer la demanda existente sin comprometer la continuidad de la entidad, con el objetivo de realizarlas al máximo desde un punto de vista económico y social. Se destinan 19 millones de euros, que se distribuyen en nuevos proyectos de uso residencial en Valencia y Sevilla, dado que se está dinamizando este mercado en las grandes ciudades; continuaremos edificando viviendas protegidas en las ciudades autónomas de Melilla y Ceuta, y, en el ámbito industrial, iniciaremos dos desarrollos, en Curtis y Talavera de la Reina, así como un desarrollo logístico industrial en Málaga. Finalmente, también se realizarán inversiones en infraestructuras eléctricas, saneamiento y accesos en actuaciones industriales de Sepis.

Concluyo ya, señorías, en este repaso general a las principales cifras y políticas del Ministerio de Fomento y espero haberles facilitado la información necesaria para debatir el presupuesto. En todo caso y después de mi intervención, los demás responsables del ministerio y del Grupo Fomento van a exponerles con más detalles las particularidades de cada una de sus áreas. Creo, señorías, que queda expuesto que las cifras que les he facilitado se corresponden con unos presupuestos acordes con el momento económico de recuperación que hoy vive nuestro país. Los presupuestos que aquí les presento son la herramienta que va a contribuir a consolidar este escenario, mediante dos pilares básicos: la inversión productiva y la mejora de la competitividad.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 9

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Es el turno de los grupos parlamentarios. Comenzamos por el Grupo Mixto, en el que dos diputados compartirán su tiempo. En primer lugar, interviene don Isidro Martínez Oblanca.

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

Muy buenos días, señor Gómez-Pomar. Como comparto el tiempo del Grupo Mixto con otro compañero, le voy a plantear directamente varias cuestiones relacionadas con este proyecto de ley de presupuestos, siempre tomando como referencia el pacto de coalición electoral firmado por el presidente del Partido Popular y la presidenta de Foro en 2015 y 2016, que el señor Rajoy asumió como propio en el debate de investidura como presidente del Gobierno.

La primera cuestión, muy importante, es la asignación presupuestaria para completar en ancho de vía internacional o estándar toda —repito, toda— la línea Madrid-León-Asturias, como todos los demás corredores ferroviarios españoles, y por eso me gustaría hacerle la siguiente pregunta. El Gobierno aprobó este proyecto de ley de presupuestos el pasado 31 de marzo. Como ahora ya es una cuestión de plazos, le pregunto si se ha seguido instalando ancho ibérico en el tramo León-La Robla, de 20 kilómetros. ¿Se ha comenzado ya a instalar las vías de ancho internacional? Le pregunto esto porque, como usted sabe, en este debate político se está manipulando por parte de los pertinaces, ancestrales y acreditados enemigos de la variante de Pajares aspectos negativos que dejan en muy mal lugar al mismísimo presidente del Gobierno y que pasan por especular impunemente con respecto a falsos plazos de finalización de las obras o por vaticinar calamidades para el futuro del transporte de mercancías, hoy ya en cifras bajísimas, sin que semejantes paladines del ferrocarril de la segunda división y de las estaciones marcha atrás hayan rechistado en los últimos diez años. Señor secretario de Estado, lo repito: reclamamos para Asturias lo mismo que tienen o van a tener los demás españoles. El señor Rajoy anunció en Barcelona hace menos de un mes que los tres tramos catalanes del corredor mediterráneo estarán terminados en la primavera de 2020. Usted, que estaba en Barcelona, fue testigo de ello; yo también estaba allí y lo escuché directamente. Pero este anuncio no cuadra con lo que está diciendo el Gobierno autonómico asturiano, que está intoxicando con informaciones que afirman que el tramo León-La Robla, de solo 20 kilómetros, se acabará más allá de 2021, y además ponen al Ministerio de Fomento como pretexto. También el señor Rajoy el pasado viernes en Sevilla, como usted recordaba hace un momento, con motivo de ese 25.º aniversario de la inauguración del AVE Madrid-Sevilla, anunció diferentes plazos para la puesta en servicio de varios tramos ferroviarios de alta velocidad tanto en este corredor mediterráneo del que hablábamos antes como en el corredor noroeste, que llega a Galicia, o el corredor atlántico, en Burgos, Vitoria, la Y vasca, y en la conexión de Madrid con Extremadura. Echamos de menos alguna referencia a la línea León-Asturias, porque en Foro compartimos y respaldamos la política del Gobierno en la modernización ferroviaria y nos gustaría escuchar al Ministerio de Fomento salir al paso de los que no quieren para Asturias lo que sí tienen o van a tener los demás españoles. Además, es una exigencia —usted hablaba de competitividad— que se refuerza tras conocer la evaluación de la Comisión Europea, que en materia de competitividad y en materia de infraestructuras clasifica a Asturias en el puesto 222 de 263 regiones europeas, es decir, en la cola de Europa.

Compartido con la alta velocidad y el largo recorrido, otro asunto de sumo interés para Asturias son las cercanías y la centralidad de las estaciones para captar usuarios para el ferrocarril. Caso singular es el de Gijón, con un convenio de integración suscrito hace quince años. Le pregunto si no es posible que el ministerio afronte con cargo a este presupuesto de 2017 el inicio el proyecto, para evitar que se pierda otro año más sin avance alguno y ganar tiempo para aprovechar el túnel de cuatro kilómetros del metrotrén, actualmente anegado, y disponer de una nueva estación, digna de Gijón, en lugar del tendejón provisional inaugurado en 2011 por el anterior Gobierno, que ha espantado a los usuarios del tren.

En materia viaria, el Gobierno tiene que recuperar el ritmo de trabajo en la autovía Oviedo-La Espina, imprescindible para el suroccidente de Asturias. El tramo entre en Doriga y Cornellana está a punto de entrar en servicio, después de casi diez años de paralización, pero el ministerio debería volcarse con la ejecución del resto de los tramos, una vez que entró en servicio a finales de 2014 toda la autovía del Cantábrico. La construcción y puesta en marcha de nuevas infraestructuras de transporte es prioridad para el Gobierno del Partido Popular y también para Foro, y, por tanto, estamos ante un pacto común de legislatura que queremos ver reflejado en los Presupuestos Generales del Estado, en los de 2017 y en los sucesivos.

Muchas gracias, señor Presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 10

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca. Tiene ahora la palabra el diputado don Carlos Salvador.

El señor **SALVADOR ARMENDÁRIZ**: Muchas gracias, señor presidente. Bienvenido, señor secretario de Estado. Buenos días a todos, señorías.

Como diputado de Unión del Pueblo Navarro, mi intención hoy es preguntarle sobre la previsión presupuestaria con relación al acuerdo que firmaron los presidentes de mi partido, Unión del Pueblo Navarro, y del Partido Popular el pasado 5 de abril, un acuerdo que está motivado en un interés fundamental, como es pensar cómo acompañar de la manera más sutil posible al desarrollo y progreso de Navarra e impulsar aquellas infraestructuras que la permitan encarar el futuro con más garantías de competitividad, integración, vertebración, unidad y modernidad. Es verdad, señorías, que no vivimos en Navarra un tiempo de gran ambición política ni de deseo sincero de progresar. Hoy en Navarra, señor secretario de Estado, lo que no se paraliza se cuestiona, se revisa, se entorpece, se ralentiza. Palabras como moratoria u otros ritmos en Navarra son eufemismos que ocultan muy poca ambición política con nuestra comunidad. El Gobierno de Navarra, maniatado por sus prejuicios, su sectarismo y una falta de ambición, cuando no, es rehén de aquellos partidos que jamás han apostado por el progreso de Navarra, partidos que históricamente no han apoyado ninguna infraestructura ni ninguna inversión estratégica, ya fuera un embalse, un canal de riego, la mejora de una autovía, el ferrocarril, etcétera, y lo peor es que los mismos que se oponían a todo lo que supusiera progreso hoy tutelan los departamentos del Gobierno de Navarra más implicados en su desarrollo. Fíjese, señor secretario, los mismos partidos —en este caso hablo del Partido Nacionalista Vasco— que, por ejemplo, en el País Vasco se enorgullecen de haber llegado a una importante negociación con el Gobierno del Partido Popular para vertebrar toda la comunidad, todo el País Vasco en red AVE, renuncian abiertamente a su desarrollo en las mismas condiciones en Navarra, es decir, que lo que es bueno o muy bueno para el PNV en el País Vasco es malo o muy malo para Navarra: esquizofrénico. Pero, en fin, esta situación no nos debe llevar a paralizar las inversiones estratégicas, a hacernos renunciar a nuestras responsabilidades ni, mucho menos, a contagiarnos de una política de brazos caídos ni a limitar nuestras potencialidades como región.

El acuerdo del que le hablaba está firmado, es verdad, en un tiempo nuevo, en un tiempo parlamentario y político nuevo y en un tiempo económico distinto. Creo que es bueno aprovechar este viento favorable, esa recuperación de la que usted hablaba en este momento determinado, porque, si antes lo responsable era acompañar o acompaña la ejecución de los proyectos a una época de vacas flacas, ahora debemos aprovechar las oportunidades de una distinta etapa de expansión y oportunidades. Obviamente, el acuerdo firmado nos compromete a trabajar para que su contenido sea una realidad y ese es hoy mi interés: saber no ya su grado de conocimiento sobre el mismo, que lo supongo, sino la confirmación sobre las previsiones presupuestarias en este 2017 y la adecuación de esas previsiones y las partidas correspondientes al cumplimiento de los compromisos acordados por ambos partidos. Como usted sabe, se trata de licitar durante 2017 las obras de construcción de los tramos Villafranca-Peralta y Peralta-Olite para desarrollar el tren de alta velocidad en Navarra, realizar este año el proceso de información pública del estudio informativo del proyecto Pamplona-Y vasca, iniciar el estudio de mejora de la infraestructura del tramo Zaragoza-Castejón para la viabilidad de su adaptación a la circulación de trenes de alta velocidad, agilizar la tramitación de los dos proyectos que se han sometido a información pública de la A-15 y promover el pago de los 45 millones de euros al Gobierno de Navarra por obras que ya se habían finalizado en el tramo de Castejón-Villafranca. Se trata de un acuerdo político firmado y suscrito públicamente al primer nivel de responsabilidad de ambos partidos, con un contenido que es claro, transparente y que nosotros creemos que es y será bueno, útil y necesario para Navarra en la medida en que va a permitir una mejor vertebración, integración y modernidad de Navarra con y para el resto de España. Su cumplimiento y ejecución en los plazos pactados es lo que nosotros vamos a exigir no solo en la tramitación parlamentaria de este proyecto de ley, sino haciendo también un seguimiento específico a lo largo de la legislatura sobre el mismo. Como le digo, nosotros somos ambiciosos, sé que también lo es el Partido Popular y sé que también lo es el Partido Socialista en Navarra —veo a mi colega, el señor Fernández, entre nosotros—, y lo que queremos es ayudar a que el futuro de Navarra sea mejor. Desde luego, estamos esperanzados en que lo que hemos acordado sirva en definitiva para eso y es sobre lo que hoy le pido, señor secretario, una valoración, una confirmación de compromiso y una ambición compartida con Navarra y con el resto de España.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 11

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Salvador.

Es ahora el turno del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. Doy la palabra a la diputada doña Teresa Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muchas gracias, señor presidente.

Molt bon dia, señor secretario de Estado. Gracias por estar aquí esta mañana.

En realidad, la inversión baja en Cataluña, baja un 2,7 %, a pesar de las promesas de un gasto mayor formuladas por el presidente Rajoy ante representantes de las instituciones y de la sociedad civil catalana hace pocas semanas, antes de la presentación de estos presupuestos. La inversión regionalizable, o como la llamen ustedes, en Cataluña es del 13,4 %. Es evidente que esta proporción —y tampoco descubro nada nuevo esta mañana— está muy por debajo de lo que viene exigiendo no solo el Ejecutivo catalán, que hace años, décadas que lo exige, sino también la sociedad, en su conjunto, que pide —en definitiva, pedimos— que la ejecución de la obra pública sobre el total de la inversión del Estado se corresponda con el peso de la comunidad en el conjunto de la economía española, que representa alrededor del 19 % del producto interior bruto. Es decir, no descubro nada, pero esto, que parece tan obvio, es evidente que no se cumple.

Nos ha hablado usted esta mañana de unos presupuestos realistas, una planificación rigurosa y la seguridad del blindaje de grandes proyectos. Nosotros le vamos a hablar de muchas cifras, la mayoría de ellas, por no decir todas, incumplidas y de promesas que no dejan de ser un brindis al sol. Y, señor secretario, a la realidad me remito, es decir, las hemerotecas están llenas, aunque tampoco hace falta ir a ellas, lo sabe todo el mundo.

Cataluña tiene un servicio de cercanías absolutamente indigno, por llamarlo de alguna manera. A los incumplimientos de gasto de los últimos años se añade un servicio absolutamente pésimo. Los constantes retrasos en el sistema de rodalies, ahora ya no solo en Barcelona y alrededores, en su área metropolitana, sino también en Tarragona —y no hablo de mi circunscripción, porque allí lo dejamos casi por inútil—, suponen un grave problema en el desplazamiento de la ciudadanía, en lo que respecta a la movilidad de pasajeros, además, evidentemente, del deplorable estado de la mayoría de las instalaciones. Más allá de las grandes promesas, ya sean del presidente o expresadas en unos presupuestos que al final no sé si son fruto de unas promesas derivadas de una situación concreta que Cataluña vive en estos momentos, porque también es verdad que el papel lo aguanta todo —y a las pruebas me remito—, la pregunta es si se piensan realizar las inversiones no ejecutadas pertenecientes al plan de rodalies de Cataluña, que suponían una cantidad total de 4.000 millones de euros, y si se van a realizar de manera inmediata las inversiones no ejecutadas relativas a los 306 millones de euros destinados hace tiempo a actuaciones que entre ambas partes decidimos que llamaríamos prioritarias —y entiendo que si las llamamos así es porque realmente lo eran—. Pero, además de los flagrantes incumplimientos del Estado con respecto a la red de rodalies, también hay una falta de inversión en las estaciones, lo que supone un grave impedimento para aquellas personas que tienen necesidades específicas de movilidad, discapacidad visual o auditiva. ¿Van a poner cartas en el asunto y alguna partida específica para estas estaciones que nosotros no hayamos sido capaces de desgranar y frente a esta problemática que afecta también a muchísimas personas?

Señor secretario, ¿le suena a usted la población Montcada i Reixac? ¿Sabe usted que en este municipio han muerto 165 personas desde la construcción de las vías del tren en este municipio? ¿Sabe usted que el soterramiento de la línea de cercanías de Francia es una reivindicación histórica, es una demanda social que ha puesto de acuerdo a toda la sociedad y a todas las instituciones de Montcada y Cataluña? Y aquí también ha habido históricos incumplimientos. De hecho, le agradecería un calendario realista y el presupuesto total para el soterramiento de la línea a su paso por Montcada, ya que, según las últimas conversaciones del ayuntamiento con ADIF y el ministerio, parece que hay sobre la mesa un proyecto de 200 millones de euros para el mismo. Le recuerdo que es un anteproyecto que viene de otro que sumaba 400 millones. En definitiva, la cuestión es encontrar soluciones y queremos saber cómo está el tema.

En cuanto a peajes, quiero recordar que su ministerio tiene un mandato muy claro, que se aprobó en el Congreso a partir de una interpelación convertida en moción, que decía que no se ampliarían en ningún caso las concesiones de la AP-2 y de la AP-7 ni se autorizarían incrementos adicionales de las tarifas de precios de los peajes en ambas autopistas hasta la financiación de la concesión, respetando obviamente los contratos que en aquel momento estaban en vigor, así como la no autorización de la construcción en Cataluña de ningún nuevo peaje en las autopistas de titularidad estatal y seguir avanzando en colaboración

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 12

con la Generalitat en potenciar el uso de las autopistas de peaje existentes por parte de los vehículos pesados, acompañando la medida de bonificaciones al transporte hasta la finalización de los periodos de concesión establecidos en la fecha señalada. ¿Puede asegurarnos que no se va a ampliar la concesión de las autopistas catalanas y que el rescate de las radiales no se va a efectuar a costa de los catalanes y catalanas y de la ampliación de las concesiones de las autopistas AP-2 y AP-7?

Quiero recordarle también, señor secretario de Estado, que la bonificación de peajes a vehículos pesados ya es una práctica realizada por el ministerio y por la Generalitat en la AP-7 a la altura de Girona, y que de hecho ha ayudado a descongestionar la N-II —es una buena noticia— a su paso por Girona. Por eso le pregunto también si piensan realizar las mismas acciones en la AP-7 entre l'Hospitalet de l'Infant i Ulldecona para terminar con la elevada siniestralidad de la N-340, o en la AP-2, entre Soses y Montblanc, en este caso para descongestionar la N-240. Hablando de la N-II, a su paso por comarcas gironinas, recuerdo que vamos desdoblado cada año una media de 2 o 3 kilómetros, que parece el cuento de nunca acabar, por lo que esta duplicación de la carretera no llega a la frontera francesa. Le pregunto hasta cuándo tendremos que esperar para que la duplicación de la N-II llegue a ese punto.

No sé cuánto tiempo me queda, señor presidente, porque yo aquí tengo llo para rato.

El señor **PRESIDENTE**: Dos minutos.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Voy acabando.

Le hablo de la N-260, que también es conocida como el eje pirenaico, que tiene una longitud de 500 kilómetros, y que es una vía importante. Los sucesivos presupuestos del Estado —este no es una excepción— no han incorporado ninguna consignación presupuestaria para ejecutar ninguno de los tramos de la N-260, lo que ha conllevado una cronificación y un enquistamiento del problema, cobrándose la vida de personas dada la saturación de la vía. Es una de las carreteras del Estado con más siniestralidad. De hecho, en la valoración del EuroRAP de 2015 se habla de que concentra más del 70% de los accidentes mortales de la comarca del Ripollès. Le pregunto concretamente si en el tramo entre Ripoll y Puigcerdà piensan hacer alguna cosa.

Lo voy a dejar aquí porque ya no tengo más tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jordà.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el diputado don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor secretario de Estado. Espero que mi voz aguante hasta el final. Como saben, en Ciudadanos hemos llegado a un acuerdo para apoyar estos presupuestos, y lo hemos hecho por razones que exceden realmente de lo que se trata en esta Comisión, pero que afectan a la misma. Por tanto, momentáneamente tengo que elevar el foco para explicarlo. Nosotros apoyamos estos presupuestos porque, además de los 4.000 millones que Ciudadanos ha conseguido negociar para políticas de recuperación de la clase media y modernización de la economía, contienen una serie de razones que nos hacen considerar que es mejor lo bueno que hay en ellos que lo malo que obviamente también incluyen. Son unos presupuestos que por primera vez desde el año 2009 no incluyen recortes ni en sanidad ni en educación ni en servicios sociales. Son unos presupuestos realistas que afrontan el reto de que bajar las exigencias del déficit del 4,6 al 3,1, lo que supone recortar 15.000 millones, se consiga sin subir impuestos y, como digo, sin recortes en esas áreas de sanidad, educación y servicios sociales. Finalmente, también aportan estabilidad. Si seguimos prorrogando los presupuestos *ad infinitum* el primer efecto es que nos sube el coste de la financiación, con lo cual al final nos gastamos el dinero en pagar intereses antes que en cosas más útiles. Para cuadrar este círculo, las inversiones se resienten, es obvio.

Aunque comparemos la inversión con lo realmente ejecutado, y en ese sentido aumente, lo cierto es que nos gustaría tener un presupuesto de inversión más completo. A pesar de que Ciudadanos se ha asegurado de que estén partidas que consideramos estratégicas para vertebrar el país, como son la llegada del AVE al norte o, de manera muy especial, el corredor Mediterráneo, lo cierto es que consideramos que este presupuesto es de transición. Esto es así por varias razones. La primera, porque nos vamos a tener que sentar otra vez dentro de seis meses; la segunda, porque realmente seguiremos planteando nuestras reivindicaciones esenciales en el Ministerio de Fomento. Históricamente, desde sus comienzos, las inversiones en Fomento se han visto contaminadas en dos niveles concéntricos de gravedad: el central, el más grave, obviamente es el de la corrupción y el amiguismo. Todos sabemos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 13

a lo largo del tiempo, en distintos momentos y en diferentes territorios, el presupuesto de Fomento se ha usado, entre otras cosas, para actividades tan poco recomendables como financiación de los partidos y financiación de las propias personas que se encargaban de la misma. Pero aparte de ese nivel, que esperamos ir dejando poco a poco relegado a la historia, hay otro que es la utilización política de los presupuestos de Fomento, es decir, como llevamos denunciando desde el comienzo en esta Comisión, utilizar las inversiones o planearlas no tanto por su utilidad y su rentabilidad socioeconómica como por su resultado en votos, de modo que si yo tengo un encuentro electoral breve en una región, es tentador prometer alguna inversión, sea en forma de ferrocarril, de autovía, de liberalización o de lo que sea.

A lo largo de la presentación de los presupuestos comentan una serie de cosas que nos gustaría que fueran más allá de las palabras. Por ejemplo, entre los ejes principales del Ministerio de Fomento dicen en la página 5: Aplicar una planificación rigurosa que dé respuesta a los compromisos con las infraestructuras, transporte y vivienda en todas las comunidades autónomas. Sin embargo, en el actual Pitvi, que es el plan sobre el que se están haciendo estos presupuestos, no figura esa evaluación de rentabilidad, tampoco una priorización de inversiones y mucho menos un modelo territorial y de movilidad del país, entre otras cosas, porque el Pitvi, como los planes anteriores, es obvio que es un plan de partido, de Gobierno. Estas declaraciones de intenciones se van repitiendo a lo largo de la presentación. Dicen: Dar respuesta a las nuevas necesidades reales de los ciudadanos; garantizar la cohesión territorial y la accesibilidad. Pero realmente, al final, no se afronta lo esencial, la manera de conseguir esto. La forma en la que podemos hacerlo, que ya se ha planteado en esta Comisión y ha encontrado al menos una aceptación favorable por parte de distintos grupos, es plantear ese acuerdo real de transporte e infraestructuras, esa especie de pacto de Estado que aleje la decisión de inversiones del debate político, un poco como pasa con las pensiones. Esto deberíamos hacerlo también en Fomento. De momento, estamos lejísimos de conseguirlo. Este es un interés que Ciudadanos no va a abandonar, es nuestro objetivo prioritario para conseguir realmente esas inversiones despolitizadas. Junto con esto, como también hemos manifestado, y hemos encontrado apoyo en distintos grupos de esta Cámara, planteamos esa Oficina Nacional de Evaluación que actualmente solo se dedica a concesiones y que nosotros creemos que tiene que abarcar todas las inversiones en infraestructuras de cierta entidad.

Los problemas de Fomento no solo los vamos a solucionar en la Comisión de Fomento, ahora mismo se está debatiendo en ponencia la ley de contratos. Muchos de los problemas que hemos padecido en Fomento derivan de la ley de contratos o de una mala legislación en contratación pública. Los problemas que tenemos en las radiales —por cierto, me gustaría saber si hay una hoja de ruta sobre eso y si van a afectar a estos presupuestos las cantidades que finalmente tendremos que desembolsar por ese modelo en el que se privatizan las ganancias y se socializan las pérdidas— se pueden o se deben controlar en la ley de contratos. Todos los problemas que tenemos en ADIF de contratos paralizados por ese modelo de ofertas temerarias que, con un modificado en el bolsillo, hacen que los costes finales de adjudicación no tengan nada que ver con los de licitación, los tenemos que tratar en la ponencia de la ley de contratos. Si al final queremos que la contratación pública y la inversión pública sean un campo fértil para la competencia y no para el amiguismo, lo tendremos que tratar en la ley de contratos. Algunos de los diputados que estamos aquí estamos en ambos sitios, y creo que sería importante sensibilizar a la ponencia sobre los problemas que tenemos en Fomento para tratarlos, así como aprovechar esta oportunidad que nos da la adaptación de las directivas para hacer realmente una ley que nos permita, como digo, tener un campo fértil para la competencia, pero poco apto para la corrupción y el amiguismo.

Dicho esto, me gustaría plantearle un par de preguntas concretas con respecto a los presupuestos. En primer lugar, parece que ya se aprueba el cuarto paquete ferroviario y a partir del año 2023 la Unión Europea impondrá la liberalización del tráfico ferroviario; se está hablando ya de la liberalización de los servicios de alta velocidad y larga distancia, y sin embargo no se está mencionando, al menos nosotros no lo hemos escuchado, nada de todos los servicios de cercanías y de media distancia, que son los que más viajeros mueven. Me gustaría saber si tienen algo planeado, si tienen una hoja de ruta en este punto. Si es así, quisiéramos que nos lo transmitieran. Hace poco aprobamos en esta Comisión una PNL sobre subsidiación de préstamos destinados a vivienda, y nos gustaría saber si están presupuestados esos millones de euros que se preveían en aquella PNL. Quisiéramos que nos hablara sobre su previsión, como he dicho antes, cuando estaba hablando de la ponencia de la ley de contratos, del grado de ejecución de los contratos, porque especialmente en determinados organismos como ADIF es muy bajo, entre otras cosas, por esos problemas de paralización de las contrataciones. Me gustaría conocer su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 14

previsión de ejecución de estos meses y qué medidas o garantías tienen en mente para conseguir mejorar estos ratios.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea van a intervenir dos diputados. En primer lugar, tiene la palabra doña Lucía Martín

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Vamos a dedicar gran parte del tiempo de nuestra intervención a valorar y comentar qué lugar ocupa la vivienda en los presupuestos que ha presentado su Gobierno para 2017. Ya que tenemos aquí al secretario de Estado, vamos a ahondar en el análisis de esas políticas de vivienda del Partido Popular. De momento hemos visto que va en la línea del ministro, que cuando vino aquí en diciembre a comparecer para explicar las políticas del ministerio, apenas dedicó un poco más de media hora a hablar de vivienda en una intervención que duró seis horas; usted le ha dedicado dos minutos de cuarenta, o sea que la cosa no es que pinte demasiado bien.

El Gobierno tiene muchas herramientas legislativas, fiscales o de otro tipo con las que está condicionando y moldeando las políticas de vivienda, pero por ahora vamos a centrarnos en los Presupuestos. Aunque la vivienda es una competencia autonómica, es el Ministerio de Fomento, a través de la financiación que destina a los planes estatales de vivienda, quien de forma muy determinante, muy importante, establece con qué recursos van a contar las comunidades autónomas para poder ejecutar sus actuaciones en esta materia. Es precisamente por este motivo por el que las cantidades que se asignan al plan estatal son claves, ya que comunidades autónomas y ayuntamientos, que están en primera línea y tienen que dar respuestas, dependen en gran medida de esa partida para poder llevar a cabo una política de vivienda con garantías.

Los planes estatales definen una serie de líneas estratégicas de intervención y desde hace varias legislaturas acostumbran a distribuir su financiación en paquetes de cuatro años. La inversión total en el último plan estatal vigente 2013-2016 fue de aproximadamente 2.600 millones de euros. En el año 2013 se presupuestaron alrededor de 725 millones; en 2014, 768 millones; en 2015, 553 millones y en 2016, 550 millones. Para este año 2017, justamente cuando su Gobierno se llena la boca de decir que la situación económica ha mejorado —por cierto, hablan ustedes de crecimiento del PIB, pero en ningún caso de la situación de la mayoría de la población ni de las brutales desigualdades que la crisis ha acentuado—, su ministerio no hace otra cosa que consolidar ese recorte que ya se observaba en el plan estatal y para este año 2017 han presupuestado alrededor de 460 millones de euros. Eso supone que anualmente su Gobierno gasta en inversión directa para políticas de vivienda alrededor de un 0,04 % del PIB actual, y que desde 2013 hasta hoy, ustedes, su Gobierno, el Partido Popular de Mariano Rajoy, han recortado casi un 40 % el presupuesto que su ministerio dedica a vivienda. El 40 %, que se dice rápido, pero vale la pena que nos paremos un momento y pensemos en lo que significa esto. Si tenemos en cuenta que en el año 2008 se destinaban 1.270 millones de euros a la financiación del plan estatal, en la última década llevamos un recorte acumulado de casi el 70 %; otra vez el 70 %, se dice rápido.

A la vista de estas cifras, me pregunto muchas cosas. Lo primero que me gustaría saber, y me temo que mucha gente también se lo pregunta, es si alguien de su ministerio se ha enterado de que este país ha sufrido la crisis habitacional más brutal de los últimos años. ¿Alguien se ha enterado de esto ahí dentro? Me lo pregunto de verdad. Le preguntaría si se dan cuenta de que llevamos más de medio millón de desahucios acumulados desde el año 2008; concretamente en 2012 se alcanzó el pico máximo de desahucios. Se trata de una situación de emergencia habitacional brutal que en el último plan estatal, que empezaba un año después de ese 2012, ni tan siquiera estaba contemplada. No había ni una sola ayuda a la emergencia en ese plan que preparó su ministerio, lo único que había eran unas irrisorias ayudas al alquiler y para acceder a ellas prácticamente había que estar viviendo debajo de un puente. ¿Me puede explicar, señor secretario de Estado, cómo se garantiza el derecho a la vivienda en las situaciones más graves sin una financiación mínimamente decente?

Les preguntaría también si son conscientes de que nuestro parque público de viviendas, que ni siquiera es mayoritariamente de alquiler, no llega ni al 1,5 % del parque total, cuando en algunos países como Francia, Holanda o Alemania la cifra está alrededor del 20 %. En muchísimos casos, las administraciones locales están desbordadas, no pueden dar respuesta a una avalancha de gente en situaciones durísimas de vulneración de su derecho a la vivienda, pero tampoco pueden dar respuesta a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 15

mucha gente trabajadora que no puede acceder a una vivienda a precio de mercado, ni de alquiler ni con hipoteca, y que no obtiene ninguna respuesta porque no tenemos ese parque público que tanto necesitamos. Y no lo tenemos simplemente porque ni ha sido una prioridad ni nadie le ha destinado recursos en todos estos años en los tanto ustedes como —hay que decirlo— el PSOE se han dedicado a fomentar el pelotazo urbanístico, la compra de vivienda privada y a meter dinero público en promociones de VPO de compra. En este caso, de nuevo los bancos estaban encantados, porque el dinero les entraba por todas partes. Esa política de VPO de compra tiene viviendas que no van a quedarse en el parque público en el futuro. Bravo, les felicito. Es una gran inversión de futuro. Aún hoy hay que seguir pagando esas viviendas, y de hecho 140 millones de su último plan estatal están comprometidos para subsidiar préstamos de VPO.

Si no me equivoco, tenemos un parque de unos 25 millones de viviendas en todo el Estado. Seamos generosos y digamos que como queremos parecernos a algunos países que tienen las mejores políticas en materia de vivienda en Europa querríamos llegar aunque sea al 10% del parque público. Necesitamos 2,5 millones de viviendas públicas de alquiler. ¿Cómo se consigue eso? ¿Con una financiación miserable como la que hay ahora en vivienda? Pero, además, su Gobierno, vía Tribunal Constitucional, no ha parado de suspender leyes autonómicas que pretendían que entidades financieras y otros grandes tenedores de viviendas cedieran sus inmuebles vacíos a las administraciones públicas y que estas pudieran ponerlos en alquiler. No les ha gustado. A pesar de que la Sareb declaraba en 2014 tener cerca de 100.000 viviendas vacías, de nuevo su Gobierno no las quiere poner en alquiler, porque su prioridad es, por enésima vez, tapar los agujeros de las entidades financieras privadas, que vuelven a tener beneficios, sin ninguna exigencia de responsabilidades en materia de vivienda a cambio de todo ello. Yo me pregunto, ¿dónde creen que está viviendo toda la gente que ha sufrido un desahucio? ¿Creen que se ha esfumado? ¿A lo mejor se creen de verdad que se han recuperado económicamente y que viven sin problemas? Sin parque público de vivienda, con una Ley Hipotecaria totalmente abusiva que deja a la gente sin casa pero con deuda, legislando desde el ministerio para recortar derechos a inquilinos e inquilinas sin ayudas al alquiler durante años, sin mover un dedo para resolver el gravísimo problema de los alquileres abusivos que expulsan a la gente de sus barrios en muchas grandes ciudades, ustedes se dedican a recortar un 40% la inversión directa para políticas de vivienda. ¿En qué mundo viven? ¿En qué mundo vive su Gobierno? Me lo pregunto de verdad. ¿Su Gobierno o usted mismo son conscientes de que estudios de la propia Unión Europea indican que países como Suecia, Holanda o Reino Unido destinan un 3% de su PIB a políticas de vivienda, o que Austria, Dinamarca y Francia destinan entre el 1 y el 2%? España destina hoy alrededor del 0,04% de su PIB, lo que significa que gastamos entre cuarenta y sesenta veces menos en vivienda que estos países. Deberíamos gastar 10.000 millones de euros al año y ustedes se gastan 400 millones. ¿Qué política pública se puede hacer en materia de vivienda con ese presupuesto? Ya se lo digo yo: una política de miseria, una política de caridad, una política que en ningún caso tiene como objetivo prioritario garantizar el derecho a la vivienda de la ciudadanía. ¿Va a seguir esto así en el año 2018? Se supone que están elaborando el Plan estatal 2018-2021. ¿Van a seguir recortando en materia de vivienda o va a incrementar el presupuesto para converger en esta materia con otros países de la Unión Europea?

Como decía antes, en el Gobierno tienen muchas más herramientas mediante las cuales condicionan las políticas de vivienda, y una de las más potentes es la política fiscal, las bonificaciones fiscales. Tanto ustedes como el PSOE han puesto ahí, año tras año, millones y millones para conseguir que hasta hace poco en este país solo pareciera posible acceder a una vivienda si firmabas una hipoteca. Se han dedicado a financiar la compra de viviendas sin miramientos. Mientras que en otros países vivir de alquiler es una opción estable, segura y asequible, en España se ha fomentado el pelotazo, la burbuja inmobiliaria y la compra de ladrillo. Quien más gastaba comprándose un piso más bonificaciones fiscales tenía, independientemente de su situación económica. Han fomentado la especulación pura y dura, así de simple, y encima se atreven a decir que la compra de vivienda en España es algo que está en nuestro ADN, como si no tuviera nada que ver con las políticas que ustedes han aplicado. Mientras su ministerio —como he apuntado antes— destinaba en su plan estatal unos 2.600 millones de euros a inversión en vivienda, durante ese mismo periodo la cantidad destinada a desgravaciones fiscales a la compra fue de 6.500 millones de euros, más del doble del plan estatal. ¿Saben qué cantidad se destinó a bonificar fiscalmente a las personas que alquilaban un piso? Yo se lo digo, 613 millones, diez veces menos que lo que han destinado a bonificar la compra. Ahí están los números; ahí está el ADN español que nos convierte en compradores compulsivos de vivienda. Lo que demuestran estas cifras es que todavía hoy, si sumamos la totalidad del dinero, ya sea vía plan estatal o vía bonificaciones fiscales, que destinan ustedes a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 16

vivienda, casi el 60 % de ese presupuesto está dedicado a bonificar fiscalmente la compra. Dedicamos más de la mitad de los recursos de vivienda a unas políticas que precisamente son las que nos han llevado a generar la burbuja inmobiliaria.

Al recorte presupuestario que hemos visto que están ejecutando en materia de vivienda, a sus nefastas políticas fiscales actuales en la materia, a las miopes prioridades de sus planes estatales, que no contemplan ni ayudas a la emergencia, ni un buen paquete de ayudas al alquiler, ya sea para inquilinos o para pequeños propietarios, ni el fomento del parque público, tenemos que sumarle más cuestiones de igual importancia que demuestran que para ustedes la vivienda no ha sido nada más que un elemento de negocio especulativo y en ningún caso un derecho a preservar y garantizar. Fueron ustedes los que en 1998 aprobaron una Ley del Suelo que declaraba urbanizable prácticamente todo, sentando unas bases inmejorables para la especulación inmobiliaria. Son ustedes los que se niegan una y otra vez a aprobar la dación en pago, a modificar una Ley Hipotecaria hecha a medida de la banca, que no solo ampara las cláusulas abusivas, que solo gracias a tribunales europeos empiezan a caer, sino que condena a la gente que se compró una casa para vivir a seguir pagando una deuda, a pesar de haber perdido su vivienda. Han sido ustedes, su ministerio, los que aprobaron la Ley 4/2013, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler, que supuso nuevos recortes de derechos de los inquilinos; disminuyeron de cinco a tres años los contratos del alquiler; acabaron con las pocas garantías judiciales que les quedaban a los inquilinos frente a un desahucio; dieron facilidades fiscales a las Socimi, que tributan al 1 %, para que inviertan en viviendas sin establecer ningún tipo de condición, fomentando de nuevo prácticas especulativas ahora orientadas al alquiler. Son ustedes los que hoy no tienen ni una sola propuesta, ni una palabra sobre la gravísima problemática de los alquileres abusivos, que están expulsando a vecinas y vecinos de sus barrios en algunas grandes ciudades del Estado. Y digo que no tienen absolutamente ninguna respuesta, porque literalmente dijo el ministro de Fomento, en un reciente encuentro con la alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, que no estaban estudiando ninguna medida para hacer frente a esa problemática. ¿Siguen igual? Le pregunto a usted directamente. ¿De verdad su ministerio no está estudiando ninguna medida legislativa para acabar con los incrementos indiscriminados de precios del alquiler? ¿De qué van a servir las nuevas ayudas al Plan estatal para el alquiler cuando se están registrando incrementos de precios del alquiler de alrededor del 10 o del 15 % en ciudades como Madrid y Barcelona? ¿Cuándo van a hacer una reforma de la Ley de Arrendamientos Urbanos para que el alquiler sea una opción estable, asequible y segura para la mayoría de la población?

Acabo ya. Esperamos sus respuestas a todas estas cuestiones, señor secretario de Estado, y no lo hace únicamente mi grupo parlamentario, sino que le aseguro que gran parte de la población les pide explicaciones por sus nefastas e injustas políticas de vivienda. Queremos conocer de primera mano si piensan seguir así. Por favor, esmérese esta vez en las respuestas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Martín.
Tiene la palabra el señor Alonso. Le queda un minuto.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Soy consciente de que me queda muy poco tiempo, porque se ha agotado, pero seré breve.

Aquí han dicho que los presupuestos de este año son unos presupuestos puente. Yo diría que son ficticios, porque tanto el señor Gómez-Pomar como todos los que estamos aquí sabemos que no se van a poder ejecutar. Eso sí, a lo mejor de cara al año que viene podremos presentar unos presupuestos que superen en mucho a lo ejecutado, con lo cual, las cifras lo aguantarán todo.

Quiero ir muy rápidamente, porque sé que no tenemos tiempo. Le quiero preguntar dos cosas concretas, porque luego tendremos tiempo con el resto de comparecientes. El servicio postal corresponde a Fomento, aunque todos sabemos que Correos está en la SEPI. ¿Nos puede decir algo? ¿Por qué se reduce el presupuesto en 60 millones? ¿Cómo piensa ejecutarlo? Precisamente hoy se está celebrando la tercera junta general de accionistas de Aena, y usted, como responsable de Enaire, tiene una participación mayoritaria. Nos preguntamos lo siguiente. Esta junta de accionistas someterá la aprobación de un endeudamiento de 5.000 millones, ocho veces el presupuesto del Gobierno para los aeropuertos españoles. ¿Por qué y para qué este crédito con garantía del Estado? ¿No hubiese sido más lógico que primero se aprueben en el Congreso los Presupuestos Generales del Estado para acudir posteriormente a la junta de accionistas con ese aval para aprobar o no dicho endeudamiento?

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 17

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alonso.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, señor presidente.

Hoy venimos aquí a evaluar, a dar nuestra opinión sobre los Presupuestos Generales del Estado en materia de Fomento. Reconozco que estábamos expectantes por ver qué iban a llevar los presupuestos en esta sección, porque desde que fue nombrado, hemos visto al ministro de Fomento recorriendo muchas comunidades autónomas y reunirse con muchos presidentes autonómicos, y al finalizar cada uno de esos encuentros siempre decía que iba a cumplir los compromisos que tenía el Gobierno con cada comunidad autónoma. Además, durante las últimas semanas hemos visto cómo el presidente del Gobierno también se ha metido en esa dinámica de prometer a las comunidades autónomas cumplir sus compromisos, pero se fue a Cataluña a decir que iba a impulsar las infraestructuras de transporte pendientes en España para que se pudieran llevar a cabo. Ese día nos encontramos con una sorpresa. Las inversiones que se iban a hacer en Cataluña eran anuncios que se habían hecho en 2012, que no se habían cumplido y que retrasaban el cumplimiento de esos compromisos. Ese día entendimos que seguramente los Presupuestos Generales del Estado en materia de Fomento no nos iban a gustar. Cuando escuchamos el anuncio del Gobierno de lo que se iba a invertir en infraestructuras del transporte, de las partidas que iba a tener Fomento, la verdad es que no nos sorprendimos; no nos sorprendimos porque la semana anterior habíamos entendido que el Gobierno, una vez más, iba a recortar en el tema de inversiones públicas. Lo que ha hecho el Gobierno del Partido Popular ha sido recortar inversión pública. Además, nos hemos encontrado con una cosa muy curiosa. El Gobierno intenta justificar lo injustificable. Los recortes en infraestructuras del transporte son claros, no hay nadie que lo dude, excepto el Gobierno, que lo compara con la ejecución presupuestaria del año pasado. Eso es hacer trampas. Uno tiene que comparar dos cosas iguales. Yo recuerdo a la política que dijo un día que no se podían comparar peras con manzanas. Pues bien, no se puede comparar lo ejecutado con una partida presupuestaria. Pero la trampa ha ido mucho más allá, no solo se han querido comparar los presupuestos con lo ejecutado del año pasado, sino que se ha intentado hacer ver a la opinión pública que son unos presupuestos solo para la mitad del año. No es cierto, porque los ingresos que aparecen en los presupuestos de 2017 son para todo el año. Si esos ingresos son para todo el año, los gastos son para todo el año. Creo que lo mejor que podría hacer el Gobierno sería justificar el porqué de esos recortes, como ha hecho su socio, Ciudadanos, en el tema presupuestario, que ha dicho: queremos que estos presupuestos inviertan en sanidad y en educación —que tampoco lo hacen, por cierto—, y que no pasa nada porque recorten en inversión pública. Pero no intenten hacer trampas a la opinión pública.

Para demostrar que esta no es una opinión que tenga el Grupo Socialista, voy a leer aquí una serie de titulares que han sacado los medios de comunicación en estos tiempos. *Expansión*: La inversión en obra pública se hunde un 21 %. Esto es más antiguo, pero también nos sirve: Las carreteras españolas acumulan un déficit de inversión de 6.600 millones de euros; Malestar de las autonomías por el reparto de la inversión; El ejecutivo recorta más del 30 % de inversión en cinco autonomías; Las empresas piden más inversión; Los presupuestos de 2017 dejan a España a la cola de Europa en inversión pública. Estos son los titulares que salieron a raíz de estos presupuestos. Curiosamente, vemos cómo el Gobierno tiene otro discurso y dice que son unos magníficos presupuestos para Fomento. Con estos datos, creemos que lo que podemos decir de forma clara es que, como dicen los propios presupuestos, con la inversión pública el Gobierno ha renunciado a dinamizar la economía y a crear más empleo. En los últimos años, el empleo en este país se ha creado gracias al sector privado, al esfuerzo de los ciudadanos y, sobre todo, a unas condiciones laborales bastante más precarias. Nosotros creíamos que era una oportunidad de oro para que el Gobierno a través de la inversión pública consiguiera crear más empleo, dinamizar a la economía y consiguiera que todos los españoles salieran de esta crisis económica con mejores condiciones, algo que no está pasando. El Gobierno del Partido Popular ha llevado la inversión a obra pública —como decía un titular— a mínimos históricos, porque supone una tercera parte de lo que se invertía en años anteriores a la crisis y la mitad de lo presupuestado en el año 2011 con un Gobierno socialista.

El presupuesto de 2017 ha situado a España a la cola de la inversión en obra pública —es otro de los titulares—. Es el país con menor ratio entre inversión por kilómetro cuadrado y habitante. Hay unos datos que lo demuestran: la inversión pública española es un 60 % inferior a las de las cuatro mayores economías europeas —un 60 % inferior—; la inversión estatal en PIB ha caído un 0,6 % —el menor en los últimos veintidós años, empeorando incluso los mínimos registrados en la crisis de los noventa—; todas las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 18

partidas inversoras descienden, menos la partida que se destina a aeropuertos. Estos recortes que profundizan en disminución presupuestaria y que ya se habían producido en años anteriores han tenido un efecto en el año 2016 muy claro: caída de la contratación pública en un 32%, la licitación en un 4% y el empleo directo en un 12%.

El Gobierno del Partido Popular ha renunciado a crear empleo y a impulsar la economía con la inversión pública. Además, creemos que estos recortes en estos presupuestos en inversión pública no están justificados, porque los datos del PIB ya están a la par de los datos mayores de la historia y de cifras previas a la crisis económica. Por tanto, esta sería una época en la que habría que invertir, en la que habría que intentar crear empleo y dinamizar la economía con la inversión pública. Los recortes han provocado que la economía esté creciendo a menor ritmo del que podría crecer. Por eso, creemos que el PP ha renunciado a que se pudiera hacer política expansiva económica con dinero. El Banco Central Europeo recomienda, en épocas con liquidez muy alta y tipos de interés muy bajos, que se invierta en obra pública. Sin embargo, el único país que no sigue esa recomendación es el Gobierno de España; sigue las recomendaciones del déficit, sigue las recomendaciones de recortes a los ciudadanos, pero no está siguiendo las recomendaciones que podrían beneficiar a todos los españoles. Son miles de puestos de trabajo anuales a los que está renunciando el Gobierno de España. El Banco Central Europeo sí que está haciendo política en ese sentido, no hay más que conocer el Plan Juncker y las recomendaciones de la Comisión Europea. Además, creemos que el Gobierno vuelve a prácticas erróneas en la inversión en infraestructuras.

Es cierto que el secretario de Estado ha propuesto —y nosotros además cogemos el guante— que se cambie la planificación de las infraestructuras en este país. Creo que es responsabilidad de todos los miembros de la Comisión y tenemos que trabajar para ello. Sin embargo, pienso que estos presupuestos se han planificado de una forma bastante partidista, con falta de transparencia y sin saber qué criterios se han utilizado para destinar la inversión a unas actuaciones pero otras no. Los datos de Fomento son muy claros: los recortes en carreteras respecto al año pasado son de un 16%; ferrocarriles, un 29%; puertos, un 1,1%. Si lo comparamos con el último presupuesto del Gobierno socialista los recortes son mucho mayores: en carreteras, un 25%; ferrocarriles, un 56%; puertos, un 25%, y aeropuertos, un 54%. ¿Alguien puede decir que estos presupuestos son buenos? Sí, el Partido Popular y su Gobierno, como es lógico. Estoy seguro de que su portavoz, el señor Barrachina, nos hablará de las maravillas de la economía española, de las inversiones y de los ferrocarriles extremeños... Disculpe, de los ferrocarriles extremeños, no; me ha podido el subconsciente (**Risas**). Me quería referir a que nos hablará maravillas de los ferrocarriles españoles en algunas partes, porque de otras partes evidentemente no podrá. Por eso, creemos que el Partido Popular tiene que hacer un esfuerzo, primero, para reconocer la realidad, y segundo, para buscar la forma de que esto cambie.

Además, mi grupo cree que el Gobierno se está haciendo trampas. Cristóbal Montoro decía que los presupuestos crecen considerablemente respecto al presupuesto ejecutado del año pasado. Ya lo hemos dicho: creemos que es una trampa. El ministro de Fomento decía que eran realistas y suficientes para cumplir el calendario de las grandes obras. Sabe que eso tampoco es cierto. Todos los corredores ferroviarios pendientes en este país no van a cumplir los plazos, por los compromisos previstos por la baja inversión que tienen estos presupuestos. En Extremadura hay una guerra de cifras para saber si el AVE va a llegar en 2020, 2025 o 2030. No va a llegar antes de 2025 —y lo saben—, porque las partidas presupuestarias que aparecen no lo permiten. Nos dirán que se va a poner en marcha un tren entre Plasencia y Badajoz en 2020. Y esto puede ser cierto, pero ese no es el AVE que nos va a conectar con el resto de España, sino que es un tren de cercanías de alta calidad que vamos a tener los extremeños. Además, creemos que en esto no nos tenemos que hacer trampas y tenemos que buscar la forma de cómo cambiamos estas políticas.

En cuanto a Correos mi grupo cree que el Partido Popular y el Gobierno del Partido Popular están intentando matar a Correos, para que cuando llegue el momento en 2025 en el que no tenga la obligación de ser el prestador del Servicio Postal Universal se lo pueda dar a cualquier otra empresa. Nosotros le exigimos que recupere ese dinero que aparece, pero que además haga una cosa que tenía que haber hecho ya hace siete años cuando se aprobó la ley: aprobar un plan de Servicio Postal Universal. Han pasado siete años desde que se aprobó la ley y todavía no se ha aprobado el plan. Eso está permitiendo que el Gobierno haga lo que quiera con Correos.

Respecto a la alta velocidad, muchas regiones siguen pendientes de sus corredores y sin fecha para su llegada. Sabemos que es el caso de Galicia, Asturias, Navarra, Murcia, Granada, Extremadura y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 19

podríamos seguir así con muchas otras regiones. Por ejemplo, la región de La Rioja no aparece en ninguna parte. ¿Han renunciado a que llegue la alta velocidad como al resto de España en regiones como La Rioja?

Asimismo, hay carreteras que siguen pendientes y nos parece imprescindible actuar en ellas. La N-232 tiene una alta tasa de siniestralidad y creemos que es imprescindible actuar en ella. Nos habla de las rocalies de Cataluña. Que les hablen a los catalanes de sus cercanías, de la mala gestión y de su situación. Ellos han escuchado al Gobierno anunciar allí unas inversiones, que ya anunciaron en 2012, pero lo único que han llevado es a la frustración y al enfado de la mayoría de la sociedad.

Además, quiero hablar del puerto de Melilla. Llevan diez años prometiendo que habrá una ampliación del puerto de Melilla, con la promesa añadida de 5.000 puestos de trabajo. ¿Van alguna vez a ampliar el puerto de Melilla? Los melillenses quieren saberlo.

En política de vivienda, que también nos parece imprescindible, creemos que la gestión del Partido Popular se caracteriza por la siguiente frase: escasez de dotación económica en los programas de vivienda —como se ha señalado aquí— y ausencia de medidas eficaces para afrontar el drama de los desahucios, porque sigue siendo un drama y recortes en derechos. Las cifras lo dicen claramente: las políticas de acceso a la vivienda suponen el 0,1% del total del presupuesto. El año pasado fue de un 0,2% —que no era para tirar cohetes—, pero ahora lo han reducido a la mitad. Presentan estos presupuestos como los de la recuperación, pero lo que hacen es aumentar los recortes en vivienda. El programa de promoción, administración y ayuda de rehabilitación de acceso a la vivienda ha caído un 60%, respecto a lo aprobado por un Gobierno socialista. Ha habido algún partido que nos ha achacado las políticas de vivienda actuales y las ha comparado con las del Partido Socialista. Pues yo también las quiero comparar porque respecto a 2011 han caído un 60% —no todos actuamos igual—. Aunque esa disminución ya es considerable respecto a 2011, también ha caído respecto al año pasado.

En cuanto a la renta básica para emancipación los datos muestran claramente qué suponen los recortes. En el año 2011 las personas beneficiarias fueron 190.000 personas. ¿Sabe cuál es la previsión de beneficiarios para este año? Solo 850 personas. En 2011, fueron 190.000 personas con un Gobierno socialista; en este año, solo están previstas 850 personas. Además, creemos que hay dar solución a una proposición no de ley presentada por el Partido Socialista, que fue aprobada en esta Comisión, para la subsidiación de préstamos para la vivienda de protección oficial. Hay 300.000 familias afectadas. Esta Comisión se ha pronunciado y aprobó una iniciativa, pero el Gobierno, haciendo caso omiso o no escuchando lo que ha dicho esta Comisión, no ha consignado ninguna partida que dé respuesta a esa iniciativa.

El Grupo Parlamentario Socialista va a seguir defendiendo una política de infraestructuras que ayude a los ciudadanos. Pedimos que estos presupuestos, o los presupuestos que vengan a esta Cámara en los próximos años, garanticen la cohesión territorial —algo que no hacen estos presupuestos— y garanticen la igualdad de oportunidades. Algunos españoles nos sentimos españoles de segunda porque no tenemos los mismos medios que tienen el resto. Creemos que es de justicia que en este país, a través de las infraestructuras de transporte, todos los españoles tengamos las mismas oportunidades, algo que no ocurre a día de hoy. Por eso le pido que se ponga a trabajar, que no justifique lo injustificable y que si tienen que decir que prefieren invertir en otras partidas presupuestarias más importantes para ustedes y no en Fomento, lo digan. Pero no hagan la trampa de comparar presupuesto ejecutado con presupuesto del año 2017, porque sabe que no es cierto. No digan a los ciudadanos que estos presupuestos al final son los presupuestos para la mitad de año, cuando los ingresos que aparecen en los presupuestos son para todo el año.

Si al final en este debate sobre estas partidas conseguimos no hacernos trampas entre nosotros, seguramente estemos ayudando a solucionar los problemas de los ciudadanos, que es para lo que nos eligieron y para lo que estamos aquí. Le vamos a dar alguna pregunta por escrito, por si nos puede contestar cuando tenga a bien. Por último, quiero agradecer su intervención. Además, creo que va a ser una mañana fructífera porque se van a poner foco, luz y taquígrafos a todos los problemas que tienen las infraestructuras de transporte y el sector de Fomento en este país.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Ramos.

A continuación es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Como dos diputados compartirán el tiempo, en primer lugar, tiene la palabra su portavoz, don Miguel Barrachina.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 20

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero agradecer al secretario de Estado, don Julio Gómez-Pomar, su comparecencia. No renuncio a la apelación que se me ha hecho directamente. Es verdad que cualquier comparación con 2011 puede ser doliente. De hecho, si hacemos la observación de por qué se invierte hoy en España esta cantidad en sus infraestructuras, tiene una clara justificación. De 2011 hasta ahora el total del gasto público español ha menguado en 11.000 millones de euros, no porque fuese una ocurrencia, no porque alguien llegase al Gobierno para hacerse daño a sí mismo, sino porque se recibía un pequeño agujerito de 100.000 millones de euros gastados más en 2011 de lo que se ingresó por parte del Estado. Que quienes hicieron aquel pequeño agujerito vengan hoy a darnos lecciones y digan que estos presupuestos no van a crear empleo, habiendo destruido 3.700.000 empleos, cuando estos presupuestos van a dar una oportunidad laboral a 506.000 españoles, hace que uno guarde silencio. Efectivamente, se habla de que la ejecución de obra pública en 2016 cayó —claro que sí—, pero a uno le llama la atención que quienes mantuvieron al Gobierno bloqueado, con el no es no, ya que solo pudo estar en funciones, hagan reproches al Gobierno que fue la víctima de aquella parálisis parlamentaria.

El señor Navarro se ha referido a que es un presupuesto de tránsito. Es verdad, es un presupuesto de tránsito porque en dos meses se estará confeccionando otro presupuesto. El señor Salvador, de Unión del Pueblo Navarro, ha hablado acertadamente de una cierta esquizofrenia. Señor secretario de Estado, si uno visita esta sala y el resto de salas, donde se desarrollan otras comparecencias, puede creerse que está en otro lugar y le diré por qué. Del año 2011 —se ha hablado de ese año— hasta ahora el gasto social del Estado ha crecido en 8.000 millones de euros. Son presupuestos dedicados a las personas, a la sanidad, a la educación, que es lo que se reclama en todas y cada una de las Comisiones que se están celebrando en este instante, excepto aquí, porque la reclamación de justificadas rotondas en cada una de las diecisiete comunidades autónomas hace que dejemos la apuesta por las personas en un segundo o tercer lugar.

Estos presupuestos tienen dos claves que todo el mundo conoce, pero todo el mundo las evita. Aquí hubo un acuerdo con el Partido Socialista y con la mayoría parlamentaria de techo de gasto porque el Partido Popular está en inferioridad numérica. Aquel pacto recogió un acuerdo: hay que gastar este año 5.000 millones menos. Por eso, bajamos el techo de gasto en 5.000 millones. Las comunidades autónomas precisan 5.400 millones más. Mi comunidad —yo vengo de la Comunidad Valenciana— va a recibir este año 871 millones de euros adicionales de financiación del Estado para sanidad y para educación, para las personas, que es de lo que se habla en todas las Comisiones. Sin embargo, parece que a algunos de los que han entrado por esa puerta, señor secretario de Estado, se les ha olvidado. Si nuestras pensiones reclaman 4.100 millones de euros adicionales porque este Gobierno no solo no las ha congelado sino que las ha ampliado porque hay 180.000 mujeres, madres pensionistas, que han recibido un complemento de maternidad —creado por este Gobierno— porque dejaron de cotizar, aunque nunca han dejado de trabajar; si les damos 5.300 millones más a las comunidades autónomas para sanidad y educación, y si además rebajamos 5.000 millones por el techo de gasto, naturalmente el resultado es el que tenemos. Pese a ello, alcanzar 9.000 millones de euros en inversión de obra pública me parece realista, oportuno, conveniente y creo que es, señor secretario de Estado, atender justo a lo que piden los españoles, cuyas preocupaciones son, en primer lugar, el empleo, y en segundo lugar, su pensión o prestación pública. Aunque si preguntas por las infraestructuras, todos —yo también— queremos más infraestructuras.

Ya que me tiraban de la lengua, quiero aprovechar su presencia para agradecerle que hoy mismo el Boletín Oficial del Estado haya publicado que hay un total de 40 millones de euros para la Comunidad Valenciana y que estará más unida con País Vasco, Navarra, La Rioja, Aragón, gracias a la carretera Vinaroz-Vitoria. Además, estaremos más vinculados con Madrid y con Valencia multiplicado por cuatro, como usted ha destacado, por la llegada del AVE —por cierto, AVE que ha sido hecho en solitario con 175 millones entre 2012 y 2017—. Le doy las gracias también porque sé que estas actuaciones van a continuar. Todos tenemos, no ya una lista sino una sábana, de peticiones y reivindicaciones justificadas de cada uno de los territorios, pero muy por encima de los territorios están las personas, a las cuales este presupuesto aboca la inmensa mayor parte de la cuantía.

Por tanto, yo no estoy para celebrar nada, pero sí estoy para remarcar que me sorprende haber escuchado en esta sala en alguna ocasión el asunto de la esquizofrenia. Tan solo un breve paseo por este palacio le daría las claves de la situación compleja en la que viven algunos de los partidos, porque aquí hablan de un presupuesto con recortes y tramposo, miserable y caritativo. Sin embargo, cuando uno está en la Comisión de Educación o Sanidad escucha exactamente lo contrario. Por tanto, yo celebro que en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 21

situación de minoría, el actual Gobierno de España sea capaz de haber alcanzando acuerdos con Ciudadanos, Foro Asturias, Unión del Pueblo Navarro y con todos aquellos que van a permitir que este presupuesto consiga los dos objetivos que pretenden los españoles. En primer lugar, que España siga siendo la nación que más empleo crea de Europa —siendo ese el primer problema de los españoles, creo que a los representantes de los españoles debería preocuparles y enorgullecerles de que seamos el primer país desarrollado en creación de empleo—. Y en segundo lugar, que España no deje a nadie de lado y que los 14 millones de españoles —récord universal de solidaridad— que reciben, gracias al Gobierno, todos los meses una ayuda o prestación pública sepan que este Gobierno pone por delante a las personas.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrachina.
Ahora es el turno de doña Ana Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al señor secretario de Estado su detallada exposición de estos presupuestos. Asimismo, quiero decirle a la portavoz del Grupo Unidos Podemos que como nosotros también compartimos nuestra preocupación por la vivienda, por eso, también compartimos nuestro tiempo como portavoces.

Hay que tener claro que hablar de vivienda es hablar de muchas cosas: es hablar de políticas sociales, es hablar de eficiencia energética, es hablar de sensibilidad, es hablar de rehabilitación, es hablar también de cohesión social en nuestro territorio y, sobre todo, es hablar de la máxima preocupación que tenemos en facilitar el acceso a la vivienda a las personas más vulnerables. Este presupuesto que se destina a vivienda hay que entenderlo, teniendo en cuenta diferentes factores. Sin embargo, voy a añadir un factor más —compartiendo también la reflexión del señor Navarro— porque son unos presupuestos de transición. Estos presupuestos son transitorios y están al principal objetivo del Gobierno, a la creación de empleo y al crecimiento económico. Todos sabemos que la mejor política social que existe es precisamente la creación de empleo. Nuestra máxima es cambiar ayudas, por puestos de trabajo.

El presupuesto da cobertura a la prórroga del Plan especial de vivienda 2013-2016, que también aprobamos en esta Comisión, que es un acuerdo fijado por todas las comunidades autónomas. El actual Plan estatal de Fomento debería finalizar su vigencia el 31 de diciembre. Sin embargo, por problemas de tener un Gobierno en funciones hasta noviembre de 2016, hubo una imposibilidad de redactar uno nuevo y, por eso, este plan se prorrogó. Hay que decir también —lo trajimos a esta Comisión— que la principal preocupación y el principal objetivo del nuevo Plan de vivienda, en el que tendremos que trabajar todos, es el de disponer de todas las viviendas vacías para incorporarlas al parque público de vivienda, de tal forma que sirvan para solucionar ese problema de dar cobertura a las personas vulnerables que todavía no tienen acceso a una vivienda. Por ahora, lo importante —y estamos de acuerdo— es que hay que garantizar el derecho a la vivienda. Nuestro objetivo no es exclusivamente presupuestario, porque el derecho a la vivienda se garantiza no solo con un presupuesto, sino articulando un conjunto de medidas como en las que el Partido Popular está trabajando, como la reforma de la Ley hipotecaria, o la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Civil que debatimos la semana pasada. Asimismo, hay que articular todas las medidas posibles, no solo en el área de vivienda, sino desde otras áreas, desde la propia transversalidad de este presupuesto, cuyo objetivo principal es la creación de empleo y la continuidad del crecimiento económico.

Después del último año que gobernó el Partido Socialista tuvimos que asumir una deuda de 450 millones de euros en ayudas estatales pendientes de abonar, provenientes de ejercicios anteriores, a las que había que sumar, además, una insuficiencia presupuestaria de 250 millones de euros debido a la prórroga del presupuesto de 2011. Hemos salido, gracias a Dios, de la precariedad a la que nos había condenado el Partido Socialista. Con nuestros presupuestos de 2016 hemos conseguido que se beneficien del Plan de vivienda 2013-2016 unas 570.000 familias. Un total de 240.000 familias han recibido ayudas al alquiler y 232.000 familias han recibido ayudas en su hipoteca. Ahora con la prórroga de este plan estatal en la misma proporcionalidad, puesto que estos presupuestos aumentan un 5,3% respecto a la ejecución del anterior, también conseguimos que se puedan beneficiar más de 100.000 personas y que se puedan renovar o rehabilitar más de 35.000 viviendas. También hay que recordar que tenemos en el presupuesto 100 millones de euros para ayudas de subsidiación de los préstamos, de los que se beneficiarán también 140.000 familias, con lo que también se da cobertura a esa iniciativa, aunque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 22

parcialmente, a lo que hemos acordado también en esta Comisión. Sobre todo, hay que recordar que las políticas de vivienda no solo son un presupuesto; son políticas transversales, como también son transversales en estos presupuestos la creación de empleo y la mejora de las condiciones de vida de las personas, es decir, que no tengamos que hacer viviendas sociales y que cada vez tengamos que dar menos ayudas porque las condiciones económicas de este país así lo permiten.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Zurita.

Para responder a los diputados, tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, en primer lugar, en relación con la intervención del señor Martínez Oblanca quiero confirmarle que en estos presupuestos la voluntad del Gobierno y su concreción en el Ministerio de Fomento es cumplir puntualmente los acuerdos alcanzados entre el Grupo Popular y Foro Asturias y, por tanto, llevarlos adelante. Además, pensamos que son unos acuerdos que suponen avanzar y acelerar el compromiso de tener una conexión en ancho internacional entre Madrid y Asturias. Por ello, el proyecto que se licitará entre León-La Robla y contemplará en ambos sentidos el tercer carril. Asimismo, se abrirán los dos tubos del túnel de Pajares y se establecerá ancho internacional. En el segundo tubo donde no están las obras habrá que acometerlas y de nueva planta se establecerá el ancho internacional. En los pocos kilómetros que había tendido de ancho ibérico en el primer tubo, dado que está establecida la travesía polivalente, es una operación sencilla el pasar del ancho ibérico al ancho internacional. Al mismo tiempo, se retomarán y se acometerán los trabajos de la actual línea, por la que seguirán circulando las mercancías en tanto el material móvil permita su circulación por el ancho internacional, y se acometerá la reforma para que se pueda llevar a cabo. Por tanto, quiero confirmarle con claridad el compromiso que hay y la voluntad del Gobierno, porque en definitiva, el objetivo es el trazado de establecer la línea en ancho internacional.

En relación con el segundo punto a través de la sociedad de integración de Gijón norte, como sabrá su señoría, el último acuerdo que se adoptó en el seno de esta sociedad fue conseguir la mayor centralidad en la nueva estación y, además, que esa centralidad sea perfectamente compatible con los trabajos hechos del metrotrén, para conseguir una integración de los trenes de cercanías que lleguen a la nueva estación y que puedan circular, aprovechando los trabajos que se han llevado a cabo. Respecto de esa decisión se está afinando mucho más en los trabajos y en la construcción de la nueva estación. La voluntad y el compromiso del Gobierno es dar una solución lo antes posible a esta ya muy larga provisionalidad que están sufriendo los ciudadanos de Gijón, para que podamos tener una estación en condiciones y podamos aprovechar los trabajos ya realizados para dar un servicio de continuidad a las cercanías en la ciudad de Gijón.

Respecto a la intervención de don Carlos Salvador, de Unión del Pueblo Navarro, igualmente quiero confirmarle el compromiso que tiene el Ministerio de Fomento de llevar adelante los acuerdos alcanzados y que se produzca, como ha señalado, la licitación durante 2017 de las obras de construcción de los tramos de Villafranca-Peralta y Peralta-Olite para poder desarrollar el tren de alta velocidad en Navarra. Para ello, se llevarán a cabo las acciones necesarias, así como la dotación presupuestaria en este y en los próximos ejercicios con cargo a ADIF. Además, se realizará este año el proceso de información pública del estudio informativo del proyecto Pamplona-Y vasca. Una vez consensuada la solución, se iniciarán los estudios de mejora de la infraestructura en el tramo Zaragoza-Castellón para la viabilidad de su adaptación a la circulación de trenes de alta velocidad, se agilizará la tramitación de los proyectos que sean sometidos a información pública Saucó-Ágreda y de Ágreda-Tudela, A-15, para solicitar la declaración de impacto ambiental y efectivamente, como señalaba, se promoverá el pago por ADIF de los 45 millones al Gobierno de Navarra que correspondían al tramo Castejón-Villafranca y que estaban contemplados en ese convenio. Por tanto, quiero confirmarle el compromiso del ministerio de llevar adelante los acuerdos y honrar los acuerdos que se han alcanzado.

Ahora paso a contestar la intervención de la diputada Esquerra Republicana de Catalunya, ya que hablaba de la caída de la inversión que se ha producido en Cataluña. Quiero señalar que el Grupo Fomento en 2017 en Cataluña va a invertir 1.305,97 millones de euros, ese es el esfuerzo presupuestario del Grupo Fomento para ese año, lo que supone un incremento del 46,43% respecto al presupuesto ejecutado de 2016. Luego me referiré, a raíz de la intervención del señor Ramos, a si debe ser el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 23

presupuesto ejecutado o debe ser otra cosa el término de comparación. El esfuerzo presupuestario en Cataluña está en un 162,16 %, por encima de la media nacional y se sitúa en el segundo puesto en el ranking de esfuerzo presupuestario por comunidad autónoma. Si pasamos del esfuerzo presupuestario a la inversión del Grupo Fomento en Cataluña para 2017 hablamos de 1.091 millones de euros, lo que representa un incremento del 63,09 % respecto del presupuesto ejecutado en el año anterior.

Se ha referido también a las obras de accesibilidad, y por parte de Renfe en todas las estaciones de rodalies que le corresponde gestionar, así como por parte de ADIF en las estaciones por las que circulan trenes de largo recorrido y de media distancia que son de su competencia, se están llevando a cabo trabajos permanentes para conseguir la accesibilidad en todas las estaciones mediante recrecido de andenes, establecimiento de ascensores, túneles de comunicación por debajo de las vías con ascensores para facilitar el tránsito, etcétera. En definitiva, hay una política de accesibilidad en estaciones y otra respecto al material móvil. Lo que tiene que pensar es que las estaciones se miden por muchos cientos, el material rodante se mide por muchos miles, y llevar a cabo una política de accesibilidad tanto en estaciones como en material móvil es algo que requiere tiempo; y desde luego el compromiso del ministerio es claro en Cataluña como en el resto de España en relación con los trabajos de accesibilidad.

Efectivamente, en relación con el soterramiento del paso de la línea de alta velocidad de Barcelona hacia Girona, Figueres-Francia por Montcada y Reixac, ya tenemos un primer borrador de proyecto básico y consensuado que se está estudiando por ADIF y hay un acuerdo con el Ayuntamiento de Montcada. Es un proyecto en el que se ha hecho un esfuerzo por ajustarlo a unas cantidades que puedan ser asumibles por parte de ADIF, y se está trabajando con la voluntad de poder definirlo, resolver las dudas y los problemas que tiene. Para ello se están celebrando reuniones entre el ayuntamiento, quienes elaboraron el proyecto y el propio ADIF, y la voluntad es llevarlo adelante al igual que en otra serie de localidades como, por ejemplo, Hospitalet de Llobregat.

En lo que se refiere a las autopistas, ya se ha señalado por parte del señor ministro que una vez que se terminen los plazos de concesión, estos no van a ser objeto de renovación. Y en cuanto a las cantidades a las que yo hacía referencia, los 32 millones de euros que figuran en el presupuesto dedicados esencialmente al desvío de vehículos pesados, es verdad que con Cataluña ya se ha avanzado bastante en las decisiones de establecer un desvío obligatorio de vehículos pesados en la N-240 y la N-340 en los tramos que usted ha mencionado, pero bien es cierto que en las últimas reuniones con la Generalitat de Catalunya se ha puesto de manifiesto el deseo de los alcaldes de las localidades involucradas en los trayectos de estas carreteras de establecer un régimen de no peajes para aquellos ciudadanos que utilicen el coche en trayectos de ida y vuelta dentro del mismo día. Este es un nuevo planteamiento por parte de la Generalitat y, por tanto, en lo que era prácticamente una decisión cerrada y tomada ha aparecido un nuevo elemento de consideración que hay que estudiar antes de tomar ninguna determinación en ese terreno. Por otro lado, las obras de duplicación de la N-340 se están llevando a cabo. Yo no voy a hacer ahora una relación de todas las actuaciones de duplicación o de rotondas que se están construyendo por no cansar a sus señorías, pero con ellas hay una voluntad de reducir la accidentalidad que, evidentemente, ha disminuido de una manera muy significativa desde que estas obras se están llevando a cabo, si bien hay que complementarlas claramente con el desvío de vehículos pesados. Esto desde luego tiene una incidencia importante y este dossier está en la situación que le comentaba anteriormente. También me ha preguntado por el proyecto Ripoll-Puigcerdá que en este momento no está en ejecución, pero hay otras muchas actuaciones que se están desarrollando en Cataluña como la B-40, la variante de Vallirana o Viladecavalls; en fin, le podría mencionar todas las actuaciones, pero las conoce usted perfectamente. Tenemos una relación de todas las actuaciones que hay que llevar a cabo, pero también debemos ir atendiendo los asuntos de acuerdo con las prioridades que se han venido marcando.

A continuación, me voy a referir a la intervención de don Fernando Navarro, en representación del Grupo Parlamentario Ciudadanos. En primer lugar, le agradezco su intervención y debemos felicitarlos porque se haya podido alcanzar un acuerdo con su grupo que, como bien señala su señoría, permita dar un grado de certeza con la aprobación de unos presupuestos y no vivir en la situación de un presupuesto prorrogado que impide o introduce limitaciones para las nuevas actuaciones que es preciso acometer. También comparto plenamente su reflexión —a la que luego me referiré con amplitud— respecto a la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista acerca de un escenario donde el desequilibrio presupuestario viene marcado por las normas europeas, que asumimos como positivas porque un presupuesto que tiende al equilibrio y no tiene una diferencia entre ingresos y gastos más allá de lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 24

razonable permite que se mantenga una política monetaria adecuada y persigue un crecimiento en la economía. La teoría económica ya ha demostrado a donde acaban conduciendo los crecimientos asociados a los déficits presupuestarios, que es a procesos de inflación y paro. Por lo tanto, el equilibrio presupuestario o un desfase presupuestario asumible y reducido es una condición *sine qua non* para que exista crecimiento económico. Y en ese escenario si se mantienen las prioridades de las políticas sociales, las políticas de sanidad, de educación, etcétera, pues tiene que haber otros gastos que sean los que respondan a esa senda de ajuste presupuestario a la que nos hemos visto obligados, y que también ha señalado con mucha claridad el señor Barrachina en su intervención. Es verdad que como decía su señoría, cuadrar el círculo es algo muy complicado y, por lo tanto, hay que ajustar el conjunto de inversiones. Esto no significa, sin embargo, que no se hayan establecido debidamente las prioridades de inversión, todos los grandes proyectos tienen dotación presupuestaria para que se puedan llevar a término. Y a lo que tenemos que dedicar ahora el tiempo, si finalmente estos presupuestos se aprueban, es a conseguir la más elevada ejecución de todas las partidas de inversión porque eso es lo que acaba redundando en el beneficio que cabe esperar de los proyectos de inversión, tanto desde el punto de vista de la oferta porque facilitan la movilidad de los ciudadanos y el apoyo en renta como desde el punto de vista de la demanda por los efectos que tienen en el crecimiento económico.

Y aunque ha sido una referencia indirecta, no puedo dejar pasar por alto las cuestiones de corrupción o amiguismo en los presupuestos de Fomento. Yo no puedo sino decir que en la responsabilidad que corresponde a este Gobierno, a este Ministerio de Fomento y a esta Secretaría de Estado, cada vez que se ha detectado una situación en la que ha podido haber un posible mal uso de los recursos públicos —los casos más evidentes son los detectados por el ADIF—, inmediatamente se ha puesto en conocimiento de la Fiscalía, se han hecho las denuncias oportunas y se han realizado auditorías internas. Cito el ADIF pero también puedo citar la inspección que se ha venido realizando en otro caso en relación con las subvenciones al transporte en las islas, que ha dado lugar a una sanción muy importante por las denuncias que se han puesto en marcha por el ministerio. Es decir, en todos aquellos casos en los que este ministerio ha tenido conocimiento de una actuación irregular, se han auditado, se han examinado, se han puesto en conocimiento de la Fiscalía y, además, con actuaciones de todos conocidas. En esto creo que es muy importante la referencia que se ha hecho al papel que tiene que jugar la Oficina Nacional de Evaluación, a la necesidad de evaluar los proyectos, de asignar las prioridades de acuerdo con un análisis claro de qué es lo más rentable en términos de costes y de beneficios económicos y sociales. Digamos que los quehaceres que ahora tiene el Ministerio de Fomento encima de la mesa han hecho que hayamos tenido que esperar a que se produzca todo este debate presupuestario y se resuelvan cuestiones importantes, para retomar ese proyecto de alcanzar un acuerdo nacional sobre infraestructuras que permita alinear a todos los grupos políticos en una serie de cuestiones clave en relación con la política de infraestructuras. Es decir, qué es lo que hay que llevar a cabo, qué es lo prioritario, cómo debemos repartir los esfuerzos presupuestarios entre los distintos modos de transporte, qué criterios de evaluación debemos seguir, qué procedimiento de rendición de cuentas interno y al Parlamento debemos adoptar; de manera que tengamos una línea compartida que haga que la sucesión de Gobiernos, dentro de los distintos acentos que cada uno pueda aportar, tengan un tronco común de trabajo, de evaluación y de rendición de cuentas al Parlamento de las actuaciones que se van a llevar a cabo.

En relación con los contratos confío en que el trabajo parlamentario permita que finalmente obtengamos unas leyes de contratos del sector público lo más adecuadas posible para todas las finalidades que debe cumplir una ley que regule esta materia. Una ley de contratos tiene que atender a cuestiones que pueden ser aparentemente contradictorias como establecer un margen muy estricto de actuación a las administraciones públicas y al resto de poderes adjudicadores, pero al mismo tiempo tiene que ser capaz de contemplar que la vida de un proyecto no es lo mismo que la vida de la aplicación de un proyecto en una obra. Hay que compaginar de una manera inteligente el control de las actuaciones de las administraciones públicas y de quién contrata con ellas con una responsabilidad última que es proporcionar a los ciudadanos en tiempo y precio una obra o una infraestructura a la que se han destinado unas dotaciones presupuestarias, y esto no es nada sencillo. Yo realmente creo que el valor añadido del debate parlamentario, la mezcla de los distintos intereses y visiones en esta legislación en materia de contratos, pueden ser enormemente provechosos.

En relación con las autopistas radiales, las nuevas decisiones que se han venido tomando en los juzgados, que retrotraen los actos de liquidación a las fechas convencionales, y la marcha de las distintas actuaciones nos hacen pensar que en el presupuesto de 2017 no va a haber ningún reflejo de cualquier

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 25

gasto por parte de la Administración que tenga que ver con el problema o la situación de las radiales. También ha hecho referencia al problema, que yo comparto, de lo que podemos denominar la baja ejecución o las dificultades que han sufrido los contratos del ADIF a lo largo del año 2016. Esto lo hemos repetido en muchas ocasiones el ministro y yo mismo, pues los problemas técnicos que han surgido en las obras en relación con la ejecución han devenido en problemas administrativos, y el hecho de tener un Gobierno en funciones hace complicado dar una respuesta satisfactoria a estas situaciones. Afortunadamente, desde la formación del nuevo Gobierno y el arranque de una nueva legislatura, se está dando solución a la mayor parte de estos contratos. Ello ha permitido alcanzar acuerdos en los distintos contratos, por supuesto en el marco de la ley, dando paso a continuidades provisionales en las actuaciones y, por lo tanto, retomando el pulso y el curso en todas las obras en infraestructuras.

En relación con los servicios OSP y la liberalización ferroviaria es claro que existen dos escenarios. En el marco de 2020 y en cuanto a las líneas comerciales se produce una competencia en el mercado y, por lo tanto, las líneas ferroviarias tendrán que abrirse a nuevos operadores. El viajero podrá decidir si elige una compañía u otra para un mismo trayecto, si es que en ese trayecto hay más de una compañía que haya decidido entrar a prestar el servicio, o bien la modalidad de los servicios OSP donde hay una competencia por el mercado. Es decir, el sistema que prevén las directivas y la ley del sector ferroviario, que se acomoda a estas y al cuarto paquete ferroviario, es que se liciten estos servicios y el adjudicatario los preste. Presenta también la posibilidad para todos los países —porque hay una transición normal de un operador ferroviario incumbente, utilizando la terminología al uso, que se ve afectado por una situación de competencia— de que se puedan otorgar contratos durante un determinado plazo de duración al incumbente. Bien, nosotros creemos que esta es la mejor solución en una primera etapa; es decir, que Renfe-Operadora pueda seguir prestando los servicios OSP en cercanías y media distancia allá donde los viene prestando por el tiempo que se determine, y que una vez agotado ese período que permiten las normas del cuarto paquete ferroviario, entremos ya en unos procedimientos competitivos tal y como establece la nueva normativa que será de aplicación. Por último, en relación con la vivienda, como se ha dicho con anterioridad, al tener un presupuesto prorrogado también hemos tenido que prorrogar el Plan estatal de vivienda. Lo que figura en el presupuesto de este año sería la anualidad correspondiente al plan anterior y acometeremos las políticas que veníamos realizando. Me referiré a ello con algo más de extensión en respuesta a la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos en relación con la política de vivienda.

A continuación, paso a contestar a las cuestiones y valoraciones de las intervenciones de la señora Martín y de don Félix Alonso. En fin, compartimos que la vivienda es una preocupación para este Gobierno y, desde luego, una de las principales cuestiones a las que hay que dar respuesta y solución. Donde ya diferimos es en los instrumentos, en la mecánica o en cómo hay que llevar adelante estos proyectos. Es cierto y su señoría ha comenzado por reconocerlo, que la política de vivienda está transferida y, por lo tanto, la iniciativa y la implementación de las principales actuaciones en materia de vivienda son algo que corresponde a las comunidades autónomas. La Administración General del Estado hace dos cosas: elaborar los planes de vivienda para a través del convenio, que es el instrumento que existe cuando uno no es titular de la competencia, cerrar acuerdos con las comunidades autónomas. Y en segundo lugar, el Gobierno con la presentación de proyectos de ley impulsa una transformación de la normativa si tiene el apoyo parlamentario correspondiente. Como se ha dicho, se han tramitado una serie de modificaciones en favor de las condiciones de acceso a la vivienda y su flexibilización que tienen que ver con la Ley de Enjuiciamiento Civil, con la Ley Hipotecaria o con la Ley de Arrendamientos, que se han ido llevando a cabo y han entrado en vigor tras su aprobación en esta Cámara. El Gobierno a través de los planes de vivienda intenta impulsar y favorecer aquellas líneas que considera más importantes. Una de ellas es el apoyo al alquiler, pensamos que hoy en día la política de compra de vivienda ha cedido respecto a facilitar el acceso a la vivienda. Como en el acceso a otra serie de bienes, hoy en día está en la lógica de la mayor parte de las personas intentar ofrecer el uso de los bienes que se necesitan y no tanto su propiedad. Y para ello se establecen políticas de apoyo a los alquileres para las personas con una limitación de recursos y con determinados requisitos. Podremos discutir si la limitación de dos veces y media o tres veces el valor del Iprem o los que se establezcan en cada caso son muy restrictivos o no, pero lo cierto es que con los recursos que tenemos intentamos asignarlos a las personas que tienen mayor necesidad. El próximo Plan estatal de vivienda 2018-2021 va a contemplar el apoyo a las personas que puedan estar en situación de desahucio. Se asignan una serie de cantidades para dar facilidades a las personas que por no poder atender el pago de un alquiler o de un préstamo hipotecario se ven afectadas por una actuación de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 26

desahucio, con el fin de que se les pueda asignar una vivienda y dar apoyo por parte de los poderes públicos para el pago de la renta desde la Administración en concurrencia con las autoridades económicas. No puedo restar importancia al esfuerzo que se hace puesto que en este presupuesto para 2017 estamos asignando casi 500 millones de euros. A usted le puede parecer una cantidad escasa, ojalá pudiésemos asignar miles de millones pero volvemos nuevamente a la situación de que el presupuesto asigna unos recursos que son los que proporcionan los impuestos, y estos tienen la capacidad de recaudar y el nivel que los ciudadanos deciden que tengan. Ese es el escenario en el que se desenvuelve el gasto público, pero dentro de eso intentamos hacer la mejor asignación posible. Insisto en que estos Presupuestos Generales del Estado y no de Fomento dan una prioridad a las políticas sociales, y eso significa que la política de vivienda tiene una dotación razonable en estos presupuestos.

El señor Alonso me preguntaba por el servicio postal y ya sabe que hay una conjugación y al Ministerio de Fomento le corresponde la regulación del servicio pero no la prestación y las dotaciones. Aunque estas figuran en el presupuesto del Ministerio de Fomento, nosotros aquí somos unos inquilinos, por utilizar el mismo lenguaje de la vivienda; es decir, reflejamos en los presupuestos la cantidad que el Ministerio de Hacienda nos dice que se va a necesitar para la prestación del servicio y es lo que nosotros hemos inscrito en el presupuesto. Desde luego no responde a ningún deseo y con esto contesto también a parte de la intervención de don César Ramos respecto a una política de desmantelamiento del servicio postal universal o de actuación sobre la prestación de este servicio que en absoluto se produce.

En segundo lugar se ha referido usted a la Junta de Accionistas de AENA —se está celebrando en estos momentos y para la que yo he tenido que dar una delegación de voto al Director General de Enaire en representación del 51 % que supone Enaire— que no va a autorizar un endeudamiento de 5.000 millones sino una delegación para que el Consejo de Administración de AENA pueda llevar a cabo una emisión de obligaciones, si se cumplen todos los requisitos necesarios para una sociedad de sus características. Es decir, no se está autorizando una emisión, sino que se está delegando en el Consejo de Administración la facultad de tomar la decisión. Y esta decisión tiene que estar sujeta a los acuerdos que tenga que tomar en su caso el Consejo, el Consejo de Ministros, etcétera, es decir lo que establezca la legislación para que un ente público donde hay una participación mayoritaria pueda llevar a cabo un endeudamiento de cualquier naturaleza, sea mediante la emisión de bonos u otros instrumentos. Por tanto, sí me importa precisar que no se está autorizando una emisión de bonos, sino la delegación en el Consejo de Administración de esta autorización. Es decir, que si eventualmente hay que llevarla a cabo no se requiera un acuerdo previo de la Junta General de Accionistas y luego del Consejo de Administración, sino que ya se haya producido esa delegación. En definitiva, si en un momento determinado AENA entiende que tiene que llevar a cabo una emisión de obligaciones, ya examinaremos desde el Ministerio de Fomento si procede o no y los consejeros tomarán la decisión oportuna. Estamos en una situación muy anterior a una decisión en relación con el endeudamiento de AENA en este momento.

Finalmente responderé a la intervención de don César Ramos. Como he venido comentando de alguna manera contestando a otros portavoces, este Gobierno ha tenido que ir acomodando una reducción del déficit durante los últimos años hasta alcanzar un objetivo de déficit del 3,1 %. Eso significa que dado un nivel de ingresos, que además ha sido castigado por la propia crisis económica y, por lo tanto, no ha sido un nivel de ingresos que haya venido creciendo sino muy atenuado, se ha tenido que llevar a cabo un ajuste en el gasto —aparte de que en su momento hubiera incrementos de ingresos como cuando se tomó la decisión en el primer Gobierno de la legislatura anterior— para ir acomodándolo a unos objetivos de política presupuestaria. Si mantenemos las políticas de educación, de sanidad, la prestación por desempleo, el poder adquisitivo de las pensiones, estamos hablando de entre el 70 y el 75 % del gasto público y, en fin, utilizando no mis palabras sino las del representante del Grupo Parlamentario Ciudadanos, la cuadratura del círculo nos resulta imposible. Dicho eso, nosotros hemos intentado recoger todas nuestras prioridades y aquellas actuaciones en curso, y para todas ellas existen recursos presupuestarios. Dice usted —y lo tomo de una manera cariñosa— que esto de comparar con el presupuesto ejecutado es una trampa. En fin, entiendo que su señoría utiliza la palabra trampa con un sentido afectuoso pero crítico. Y con este mismo afecto le pondré el ejemplo de una unidad familiar porque refleja bien la situación. Yo me imagino que una familia el 2 de febrero de 2017 no dice: voy a comparar lo que pienso gastarme este año con lo que pensé gastarme en el año 2016. A mí me parecería una decisión bastante incorrecta, es bastante más acertado decir voy a ver qué me voy a gastar este año y cuánto es lo que nos gastamos en 2016, porque lo que me resulta relevante es lo que efectivamente me gasté en 2016. A efectos presupuestarios es relevante desde dos puntos de vista: desde la perspectiva macroeconómica porque el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 27

impacto de la inversión en la economía es de la inversión realizada y no de la inversión proyectada. Y desde el punto de vista microeconómico porque yo para hacer una rotonda la he tenido que hacer y no la he hecho si preveía hacerla y no la he hecho. Entendería la siguiente crítica: ustedes han tenido una ejecución baja y por eso cuando comparan el presupuesto de 2016 con el de 2017 sale un crecimiento alto. Yo no voy a negar que en alguna parte del Grupo Fomento ha habido una inversión baja —nos hemos referido a ello con el ADIF—, ha habido una ejecución inferior a la que nos hubiera gustado. ¿Por qué ha sido así? Se ha tratado abiertamente en esta Comisión, porque ha habido unas licitaciones que han conducido a una serie de problemas, al atasco en una serie de inversiones, y en otros casos porque se han detectado algunas situaciones, como en el caso de La Sagrera, que han llevado a tomar la determinación de la paralización de las obras hasta saber qué estaba pasando allí. Ha habido una ejecución baja y es algo que nos hubiera gustado que no fuera así, es absolutamente cierto, pero ello no obsta para que ahora nos estemos presentando con un presupuesto un 45% superior al presupuesto del año anterior, con 8.969 millones. Y si ejecutamos como pretendemos ejecutar ese presupuesto, el impacto macro y micro de la inversión evidentemente será mucho más significativo que el que tuvimos en el año 2016.

También ha hecho una referencia al servicio postal y me ha dicho que no he mencionado La Rioja. Es una gracia que concedo a su señoría al no leer todas las inversiones que vamos a realizar en La Rioja por aquello de no extenderme excesivamente, pero créame que hay inversiones y actuaciones en las autovías que circunvalan por el sur La Rioja y toda una serie de obras previstas.

En puertos hay una inversión muy importante y muy significativa. El puerto de Melilla —y cito un poco de memoria— tiene problemas medioambientales importantes para tomar decisiones de actuación en relación con especies protegidas y demás, que no sé si pueden estar también en las causas de que no se acometan determinadas actuaciones.

Finalmente, se refería su señoría a la renta de emancipación y a que baja. Baja porque nosotros la política de la renta de emancipación se está respetando pero no es una política nuestra. Las rentas de emancipación llevaron en nuestra opinión a un gasto poco eficiente. Seguimos con esa política y como los beneficiarios de la renta de emancipación se va reduciendo, el gasto asignado a la renta de emancipación, como consecuencia lógica, se reduce, no porque haya una decisión de que quien tenga derecho vaya a tener una menor cantidad de aquella a la que tiene derecho que efectivamente la cobrará, pero hay una previsión de caída de la misma.

Por último, me refiero a la intervención del Grupo Parlamentario Popular, señor Barrachina y a la diputada doña Ana Zurita, bien ha señalado el señor Barrachina y yo he incidido sobre ello, el *íter* que ha sido necesario recorrer para hacer frente a un desfase presupuestario muy abultado y que si nosotros mantenemos una presión fiscal en los términos en los que se mantiene, incluso habiéndola subido, pero el esfuerzo que ha habido que hacer en materia de contención de gasto y, al mismo tiempo, atender las políticas sociales nos lleva inexorablemente a que tenemos que priorizar los proyectos inversores. Esta es una decisión que, como bien se ha dicho, la he escenificado sala a sala, pero con carácter global, todos compartimos que esto sea así. Es un presupuesto que, como se ha dicho, contempla unas inversiones realistas, que se pueden llevar a cabo, que van a tener un impacto efectivo en el empleo. La intervención de la diputada doña Ana Zurita ha permitido añadir información sobre la política de vivienda y poner de manifiesto algunas de las cuestiones que por el Grupo de Podemos se habían suscitado. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Como ven ha intervenido en esta respuesta con más minutos que en su intervención inicial y lo ha hecho porque hemos advertido de que ha hecho un esfuerzo por intentar ser lo más exhaustivo posible en las respuestas. Por eso les pido, a los que quieran intervenir, que lo hagan con una economía de tiempo importante, porque son las doce menos veinticinco de la mañana. ¿Por el Grupo Mixto se quiere hacer alguna puntualización? **(Pausa)**. Señor Martínez Oblanca.

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

Muchas gracias, también al secretario de Estado, don Julio Gómez-Pomar por el esfuerzo de esta mañana, por su respuesta en mi caso particular. Si bien se ha escurrido usted de una de las preguntas clave que le formulé. ¿Cómo se explica que el Gobierno autonómico asturiano proclame, invocando al Ministerio de Fomento, que el tramo León-La Robla de 20 kilómetros se va a terminar en 2021? ¿Cómo se explica que tres tramos catalanes de 150 kilómetros vayan a estar acabados en 2020 y el tramo leonés de solo 20 kilómetros, sin dificultades orográficas, vaya a tardar un año más? Si no me lo responde usted,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 28

se lo preguntaré al presidente de ADIF esta misma mañana. Creo que no le deben ustedes dar bazas a los que intoxican con patrañas, a los enemigos de la variante de Pajares y del ancho internacional. La modernización del ferrocarril en España ha venido de la mano de los Gobiernos del Partido Popular desde el año 2000. No pueden existir pretextos presupuestarios ni contractuales para las demoras. Las cuestiones contractuales en las obras de la línea León-La Robla-variante de Pajares no pueden ser obstáculo que incidan en los retrasos o paralizaciones. Dispongo de un informe muy solvente elaborado por técnicos de mi partido en el que se señala que el contrato de montaje de la vía no supone alteración alguna en las condiciones esenciales de licitación, en particular, porque no supone un aumento de más del 10% del precio del contrato. En el caso de los tramos de las obras de esta línea ferroviaria la modificación solo exige como trámite necesario la audiencia del contratista y que el Ministerio de Fomento le pida que cambie la cifra a la máquina que inserta las vías y que en lugar de instalar ancho de vía de 1.608 milímetros lo haga en el ancho internacional de 1.435.

Concluyo, señor presidente, señalando al secretario de Estado que no serían de recibo las demoras con el pretexto de las modificaciones del contrato, porque el texto refundido de la Ley de contratos del sector público le da amplios recursos al ministerio y a ADIF para solventar el cambio de ancho de vía en este pequeño tramo. Muchas gracias, señor presidente, por su generosidad.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.
Señor Salvador.

El señor **SALVADOR ARMENDÁRIZ**: Voy a intervenir telegráficamente, igualmente, señor presidente. En primer lugar, para agradecer sus palabras, señor secretario de Estado, que suponen para nosotros una renovación y una ratificación de los compromisos acordados entre Unión del Pueblo Navarro y el Partido Popular. En segundo lugar, reiterar una vez más la importancia y el alcance de lo acordado, su naturaleza intergeneracional, su ambición clara, justa y justificada en la confianza del retorno que tendrán esas grandes infraestructuras en la economía, en la sociedad navarra. En todo caso añadir para terminar que nosotros seremos persistentes, estaremos vigilantes y también seremos proactivos, como dijo muy bien en su intervención, honrando los acuerdos alcanzados y obviamente también la palabra dada. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Salvador.
¿Señora Jordà, desea intervenir? (**Asentimiento**). Tiene la palabra.

La señora **JORDÀ I ROURA**: También intervengo muy rápidamente. En primer lugar, para agradecer al señor Gómez-Pomar sus respuestas. De hecho, señor secretario de Estado, me gustaría creerle. Le prometo que le creo básicamente en su compromiso con el soterramiento de Moncada. De hecho lo seguiremos de cerca y esperemos que se pueda ejecutar. Pero deje también que ponga en duda este colosal esfuerzo presupuestario del que usted me habla y que dude un poco de sus supuestas inversiones y sobre todo de la larga tradición de planificación que avala el ministerio en el que usted está. La verdad es que viendo cosas —y acabaré con un ejemplo— deje que le diga que lo de planificar y priorizar no es así, porque cuando se dejan cosas, como decimos en Cataluña, *ampantanagadas*, es decir, a medias. Esto no responde a ninguna planificación. Le pongo un ejemplo y con esto acabo. Las obras pendientes de la construcción del TAV, del tren de alta velocidad, en la ciudad de Girona. Son ya diez años de obras, una década de molestias, una década de incumplimientos derivados de las afectaciones del tren de alta velocidad en la ciudad. Unas obras, señor secretario, que tenían que durar treinta meses. En este momento, a punto de empezar el mes de mayo de 2017, llevamos sumados más de cien meses. Esto no es planificación. Esto no es sentido común. ADIF se comprometió a sufragar los costes de reposición de aquellos espacios públicos afectados por las obras del TAV de 2011, pero estos recursos no llegan y le hablo, ya sé que es mucho dinero, pero en comparación con todo lo que hablamos para acabar una obra de una vez por todas, le estoy hablando de 5 millones de euros. Sabe —y con esto sí que ya termino— cómo están los vecinos que llevan aguantando estas obras más de diez años paradas y la asociación de vecinos de Sant Narcís que solo pretenden tener un barrio digno y los comerciantes y los negocios. Por eso le digo no nos hable de compromiso, sino de realismo, porque las cosas se tienen que cumplir y, sobre todo, se tienen que acabar. Acabo. Tiene una diputada delante que confía en las personas, en todo lo que usted ha dicho hoy y en lo que se ha comprometido, a parte de este presupuesto y el que vendrá, porque este tiene el margen de ejecución que tiene, ahí estamos para seguir

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 29

trabajando, pero por favor hágalo con sentido común y sobre todo acabando aquello que un día empezaron. Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jordà.

¿Señor Navarro, desea intervenir? (**Asentimiento**). Tiene la palabra.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Intervengo muy brevemente.

En Ciudadanos nos alegra mucho oír que no se han olvidado ni de nuestra Oficina Nacional de Evaluación ni de ese acuerdo nacional por las infraestructuras. Esto último tiene que ser un proceso, es decir, tenemos además ejemplos en el resto de Europa y en el resto del mundo. Tenemos ejemplos en el Reino Unido, en Australia. Es un proceso en el que deben de empezar por reunirse todos los afectados, tanto las administraciones, local, autonómica y central, las instituciones y todos los agentes que puedan intervenir. El acuerdo tiene que ser un punto de llegada no un punto de partida. Es decir, lo importante es todo ese proceso que nos tiene que llevar.

En cuanto a lo que comentaba antes de la Ley de contratos y el amiguismo, al final tenemos que constatar que hay una tendencia generalizada, esto es así en el tiempo, pero derivado de la propia naturaleza humana, a patrimonializar el dinero público por parte del político. Es un síndrome que en sus estadios graves lleva simplemente a utilizar el dinero público con fines electorales más que de utilidad social y en el muy grave lleva a la corrupción y al amiguismo. Lo que decía de la Ley de contratos que realmente es donde debemos tratar este asunto, es porque nosotros estamos proponiendo medidas que pueden ayudar a desterrar este problema del uso indebido o poco cuidadoso del dinero público, como una autoridad independiente que vigile el mercado de la contratación pública. La Oficina Nacional de Evaluación es imprescindible, pero es uno de los elementos que nosotros proponemos para sanear el mercado. Queremos agradecerle su presencia y lo exhaustivo de su explicación. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

Señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Intervengo muy rápido como acostumbro. Lo que pasa es que después hará ella una pregunta, yo haré cuatro. Muy concretas. El soterramiento de Moncada, que ha hablado mi compañera. ¿El de Hospitalet y el de Sant Feliu podemos hablar de 2018? Porque entiendo, y usted lo ha dicho perfectamente, que los Gobiernos lo que han de hacer es ejecutar el presupuesto, si no fracasan. Las excusas del año pasado pueden servir: Gobierno en funciones, modificados, etcétera. Hablando de modificados, el *bypass* el tramo entre Altafulla y la Pobla de Montornès que se tenía que haber proyectado este año, según la ministra anterior se tenía que haber ejecutado en el año 2016, no pertenece a ADIF, no tiene ningún modificado. ¿Qué problema de ejecución tiene o ha tenido? Porque tampoco lo hemos visto reflejado en estos presupuestos. Aunque hablan de que lo harán.

En referencia a la AP-7, no sé si lo sabe, pero soy alcalde de esa zona, nosotros no hemos pedido la bonificación diaria, hemos pedido diferentes bonificaciones, pero me gustaría saber, ya que habla del tema de la bonificación diaria, si es exclusiva para vehículos normales o también para vehículos pesados, para transportistas. Finalmente, dicho eso, que es mucho más importante que el tema de las bonificaciones, es por favor qué piensan hacer a partir del año que viene que se acaba la concesión de la A-21 con las autopistas de España y con las carreteras de gran capacidad. ¿Cómo piensan mantenerlas? Porque lo que sí que defendemos mucha gente en los diferentes territorios es la viñeta, no sabemos cuál es su posición. Sabemos cuál es la de la comisaria que es favorable, pero la posición del Gobierno es no sabe, no contesta. La última en referencia a transportes, sus técnicos, los expertos, la gran mayoría de los partidos políticos de Cataluña apuestan porque lógicamente los transportes de mercancías por ferrocarril no vayan por la costa, sino que vayan por el interior. ¿Cómo piensa solucionar el problema de Tarragona ciudad que en estos momentos ni tan solo sabemos si los trenes de alta velocidad van a pasar por la estación central, no la del Camp de Tarragona, los trenes de largo recorrido? Por otro lado, la apuesta por el tercer carril que en muchos momentos y lugares se ha demostrado fallida no termine colapsando lo que es un éxito, que es el transporte de pasajeros de Tarragona a Barcelona, cargando la línea que ya es la más cargada de toda España con los transportes de mercancías que ustedes —es cierto, ustedes no, pero lo hacen— porque todos sus técnicos dicen que lo más correcto es que pasen por el interior por la vía Reus Roda, pero no sé por qué no se atreven, será por la Repsol. Le paso ya la palabra a mi compañera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 30

El señor **PRESIDENTE**: Señora Martín.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: Gracias.

Dos cosas muy breves. Usted dice que la vivienda es una prioridad. Yo le digo: demuéstreme esto. Para su Gobierno es una prioridad la vivienda. Yo le digo otra vez, han recortado un 40 % en este último Plan estatal. Explíquemelo. Le he dicho también que estamos invirtiendo entre cuarenta y sesenta veces menos en inversión directa para políticas de vivienda que países de nuestro entorno europeo a los que se supone que nos queremos parecer. Le pregunto: ¿Qué financiación va a tener el nuevo Plan estatal 2018-2021? ¿Vamos a seguir recortando, vamos a seguir aumentando este recorte del 70 % esta última década? Si la vivienda es una prioridad, se demuestra aquí. Siguiendo pregunta, otra vez, otra frase que tiene que demostrarla con hechos. El alquiler es una prioridad frente a la compra. Yo le digo: Más del 60 % de los presupuestos que se destinan a vivienda, ya sea a políticas fiscales o a políticas directas que dependen de este ministerio, están destinadas a bonificar fiscalmente la compra, las ayudas para el alquiler son irrisorias. Han hecho una Ley 4/2013 que recorta los derechos de los inquilinos de una manera brutal: acortando los contratos, limitando sus garantías frente al desahucio. Se han cargado las ayudas, como bien ha dicho el compañero antes del PSOE, de la renta básica de emancipación. Han liquidado bonificaciones fiscales a los arrendatarios y a los arrendadores. No tienen ningún tipo de programa de ayudas específico para pequeños propietarios para garantizarles la fianza o las posibles cuotas impagadas. Los precios de los alquileres están disparados en las grandes ciudades y no tienen absolutamente ninguna respuesta para controlar eso. No quieren modificar la Ley de Arrendamientos Urbanos para limitar los precios de los alquileres abusivos como ya están haciendo en París y en Berlín. ¿Cómo puede decir que el alquiler es una prioridad frente a la compra para su vivienda si no están dando ninguna respuesta a todo esto? Es que es increíble.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Martín.
Señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias.

Voy a ser bastante más breve que el secretario de Estado, como es lógico. Esta mañana y en esta comparecencia hemos visto un debate, porque además agradezco al secretario de Estado que en su segunda intervención haya contestado, haya dicho su posición sobre lo que hemos debatido o planteado cada uno de los portavoces y reconozco que es de agradecer. Además creo que hemos dado pasos y no se ha convertido esto en un diálogo de besugos, porque a la hora de definir si los presupuestos de Fomento son buenos o malos o se recorta o no, todos hemos llegado a la conclusión —y digo todos— que se recorta, tanto el Grupo Popular como el secretario de Estado. Después podemos hablar del contexto. Estoy aquí como portavoz de Fomento y en la Comisión de Fomento y hablo de los presupuestos de Fomento. Nosotros también defendemos que tiene que haber un equilibrio presupuestario, como no puede ser de otra forma. También defendemos que las políticas sociales son bastante más importantes, pero en ese equilibrio presupuestario hay fórmulas para sacar más ingresos. Venimos de una crisis económica en la que todos los datos o los informes dicen que las clases más altas, las más pudientes, su economía sigue creciendo y la gente más humilde sigue reduciendo su economía. Se está produciendo un desfase y nosotros creemos que hay políticas impositivas que pueden permitir recortar esas diferencias y pueden permitir incrementar los ingresos del Estado para que se pueda invertir en infraestructuras que nos haga a todos los españoles iguales. Eso es lo que nosotros defendemos. Evidentemente hablar de todo el contexto de los presupuestos no debe ser en esta Comisión, sino en otras Comisiones, pero compartimos el que se tiene que invertir en otras partidas presupuestarias, que son imprescindibles, para el desarrollo y para la justicia social en este país. Le voy a pedir una cosa, no es la primera vez que lo hago, al secretario de Estado y al resto de grupos parlamentarios representados en esta Cámara. Aquí hablamos mucho del corredor mediterráneo, para nosotros es una prioridad el corredor mediterráneo, pero en España hay más corredores. Hay un corredor que se llama atlántico. Hay dos corredores prioritarios para Europa el mediterráneo y el atlántico. Personalmente, quizá porque me afecte porque pasa por Extremadura, estamos cansados de que solo se habla de la mitad de España. Nosotros creemos que todos los partidos políticos en este país, igual que consideran una prioridad el corredor mediterráneo, también consideren el corredor atlántico y otros que tienen que vertebrar España. Porque si no conseguimos con las infraestructuras de transporte equilibrar esos desequilibrios que se pueden producir seguirá habiendo ciudadanos de primera y de segunda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 31

Voy a terminar remarcando que nos parece imprescindible llegar a ese pacto a lo largo de la primera parte de la legislatura, pero hay elementos que ya se pueden poner en marcha. En esta Comisión se aprobó una iniciativa para la transparencia en las infraestructuras públicas. El Gobierno ya se puede poner a trabajar para que ese portal de transparencia en la ejecución y planificación de las infraestructuras sea una realidad. Con el debate que se ha suscitado en cuanto a lo ejecutado o no, la ejecución el año pasado fue muy baja. Al comparar con una ejecución muy baja siempre te van a salir unos números positivos. La ejecución en ADIF Alta Velocidad fue alrededor del 30%, una ejecución muy baja. Cuando terminemos la ejecución de este presupuesto será el momento de que evaluemos lo ejecutado del año pasado y lo ejecutado de este año, para sacar conclusiones adecuadas. Pero además creemos que la ejecución baja del presupuesto del año pasado es responsabilidad del Gobierno. Muchas veces se dice que es consecuencia de un Gobierno en funciones. No es cierto. En ocasiones me puede dar la sensación de que la responsabilidad es de otras personas. La ejecución presupuestaria baja y la no disponibilidad o el cierre contable del Estado es responsabilidad del Gobierno, por lo que esa baja ejecución que se dio —que ya es un elemento negativo— solo tiene un responsable que es el Gobierno del Partido Popular. Cuando he dicho la trampa es cierto que lo he dicho de una forma cariñosa, como no puede ser de otra forma, pero creo que tenemos que conseguir para sacar conclusiones comparar elementos que sean iguales, porque si la comparación es entre elementos que no son iguales, la comparación no sirve absolutamente para nada. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos.
Señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente.

Coincido con el portavoz socialista. Efectivamente, las comparaciones se han de hacer entre iguales. El año pasado no fue igual a ningún año, nunca jamás en los cuarenta años de democracia vivimos el espectáculo que dio este Parlamento nacional negando en dos ocasiones a quien había ganado las elecciones para poder formar Gobierno. Por tanto, me parece acertada la conclusión del secretario de Estado que decía al final un español qué va a ver. Lo que va a ver de obra física, de obra realizada, de obra ejecutada es previsiblemente un 45% más y eso es una buena cosa. Celebro también que el secretario de Estado hable bien de las infraestructuras de España, porque tenemos dos problemas. Uno es el localismo y otro el cortoplacismo. **(Un señor diputado: Y la demagogia)**. Tiene razón el portavoz socialista cuando dice que se podían haber buscado más ingresos subiendo impuestos y eso te permite ajustar o cuadrar el presupuesto de un año y arruinar al país en el medio plazo. Lo de subir los impuestos para cuadrar cuentas un año ya lo hemos visto y sí, te puede servir en un momento de apuro o de gran necesidad. Estos presupuestos contribuirán a crear 506.000 empleos bajando el IVA para espectáculos en abierto y además extendiendo bonificaciones a la Seguridad Social, es decir, bajando moderadamente los impuestos. Digo el cortoplacismo y digo el localismo, que hace que estos arbolillos no nos impidan ver un bosque en el que hoy, después del secretario de Estado, podremos ver desfilan por esta Comisión al presidente de AENA, que preside una empresa pública española líder mundial en gestión de aeropuertos, primeros del mundo. Una empresa pública española. Como somos primeros del mundo en kilómetros de AVE por habitante. Como hemos sido los primeros de Europa en extender las autovías en la última década. Hablar bien de España, que es algo extrañísimo en esta Comisión, sería bueno, porque al final no es un Gobierno. No creo ni que toda la culpa sea del Partido Popular ni que todo lo que se ha hecho bien sea del Partido Popular. Sería imposible, imposible. Es una obra de todos y si este presupuesto contribuye a asentar esas infraestructuras españolas que a nosotros, señor secretario de Estado, como representantes del grupo parlamentario más numeroso de esta Cámara nos enorgullece, no es haciendo un juicio de los últimos cinco años, es haciendo un juicio de todas las infraestructuras y su desarrollo realizado también por los Gobiernos socialistas, incluso por los anteriores. Por tanto, que el localismo y el cortoplacismo no nos cieguen. Los árboles no nos dejan ver el bosque. Yo tenía hoy una carta de mi Parlamento autonómico para hoy para hacer una reclamación universal. Hoy están reunidos allí, porque efectivamente la Comunidad Valenciana somos la cuarta en habitantes y hemos quedado la sexta en la clasificación por inversiones. Cuando leí el texto me pareció una declaración de independencia, porque hemos quedado los sextos. Deberíamos ser los cuartos o los primeros. Pero que esa visión local de las infraestructuras no nos impida ver la situación global de que, por ejemplo, la catalana este año es la que más crece en transferencias del Estado y en la financiación autonómica. Por tanto, que el detalle no nos haga perder la visión de la obra global. Al final España y sus infraestructuras es como un cuadro impresionista, se observa mejor cuando te alejas un poco de la obra. Meternos en el cortoplazo y en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 32

localismo más profundo nos lleva a exagerar el gesto y acabar diciendo cosas que si las ves en la distancia parecerían realmente sombrías, cuando España no lo es. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrachina.

Responde y cierra el debate el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, y en contestación a la pregunta que me hacía el señor Martínez Oblanca, nosotros la fecha de León-La Robla del 2021 es una fecha que siento referirme a los últimos datos que tengo después de una reunión que mantuvimos con la consejera de transporte de la Comunidad de Asturias dio esa fecha, pero nosotros en ningún momento estamos diciendo que eso se va a terminar o que los proyectos serán en el 2021. Nosotros pensamos que vamos a ajustarnos en la medida de lo posible a los plazos que tenemos nosotros en previsión y que en absoluto es una fecha que hayamos dado ni que pensemos. Al final si cada vez que nos pasa esto que alguien dice una cosa con la que no estamos de acuerdo a lo largo y ancho de la geografía tenemos que entrar en un proceso, se hace eterno. Pero aquí aprovechando la pregunta, responderle claramente que eso en absoluto es una fecha dada por el ministerio, que está dada exclusivamente por el Gobierno de Asturias y que nosotros no lo compartimos.

En relación con la intervención del señor Salvador, quiero agradecer sus palabras nuevamente y reiterarle lo que señalaba en mi primera intervención.

Respecto a la intervención de la señora diputada representante de Esquerra Republicana, agradezco su confianza en relación con el cumplimiento del soterramiento de Montcada. Hay una cosa que parece un poco obvia decirla, pero que de vez en cuando no viene mal y es en el Ministerio de Fomento con todos los técnicos que hay, los cientos de personas que están trabajando, nuestro interés es hacer las cosas lo mejor y lo antes posible. Es decir, no hay ningún motivo para que nos sentemos en una reunión y decir a ver cómo podemos retrasar esta obra. A ver aquí cómo metemos la pata. A ver aquí cómo hacemos esto para que no funcione. No sé si esto en algún momento se puede pensar, pero conviene insistir en que ponemos nuestra mejor inteligencia en hacerlo bien. Hay veces que las circunstancias de la aplicación de un proyecto, de la dificultad de una obra, etcétera, te lleva a que no puedas hacer lo que es tu deseo. Pero desde luego que ponemos nuestros mejores recursos y nuestra mejor atención en poder hacerlo. Esto es un poco lo que ha pasado también en relación con Girona. Le podría contar la anécdota de que cuando se produjo la inundación del túnel de alta velocidad en Girona, había acordado el Consejo de Ministros un viernes mi nombramiento como secretario de Estado. Cogí un tren a las seis y media o a las siete de la mañana en dirección a Girona sin saber si mi nombramiento había salido todavía en el Boletín Oficial del Estado. Ya a la hora a la que llegué a Girona se había producido el nombramiento y, por tanto, mi primer acto en cuestión de minutos como secretario de Estado fue ver sobre el terreno ver qué había sucedido con aquellas inundaciones en Girona, que es cuando tomamos la determinación de tapar todos los puntos de ataque por los que se había metido la tuneladora, de cerrar un acuerdo con la autoridad de aguas de Cataluña para dejar todo el margen del río, de la desviación que se había hecho en la riera y demás y estuvimos también en reuniones con el entonces alcalde de Girona y hoy día excelso presidente de la Generalitat de Catalunya viendo todas las obras de urbanización que había que hacer. Alguno de los retrasos ha venido motivado porque en algún caso se dijo que una obra la iba a acometer el ayuntamiento, luego el ayuntamiento no quería acometer esa obra y ADIF se tuvo que poner de acuerdo con el ayuntamiento. Es decir, que hay parte que es atribuible al ministerio, pero que hay otra parte que es derivada de esa discusión. En todo caso, lo que deseamos todos es que toda la urbanización de la plaza, las pasarelas, etcétera, quede todo lo mejor y para disfrute de los ciudadanos que en definitiva es lo que a todos nos importa.

Respecto de la intervención del segundo turno del señor Navarro, reiterar que soy un firme convencido de que la evaluación de las políticas —y me aprecio de haber opinado y escrito sobre ello— me parece esencial, que las cosas hay que cuantificarlas, hay que medirlas y que eso a todos nos ayuda. Todo lo que sea la observación de las actuaciones y el enjuiciamiento de las actuaciones a quien se debe a la transparencia y a la pulcritud nada de ello daña y todo va en la dirección correcta. Por tanto, ese es mi sentimiento en relación con este tema.

A continuación, paso a responder al señor Alonso y utilizo las mismas palabras que cuando me refería a la intervención de la diputada de Esquerra Republicana. Nosotros queremos que el proyecto de soterramiento de Montcada, así como los de Hospitalet y Sant Feliu estén hechos lo antes posible y que los podamos ejecutar. El de Hospitalet es complejo —usted lo conoce mejor, aunque yo también visito con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 33

frecuencia las estaciones de rodalies—, aquello es una red de vías, porque se mezclan muchas de las líneas de rodalies, las que vienen del sur y las que vienen del norte. Pero nuestra intención es hacer los proyectos, llevarlos adelante y ejecutarlos lo antes posible. Somos conscientes de la situación existente en Montcada, al tiempo que Sant Feliu es más una cuestión de recuperación urbana, de mejora con respecto a las molestias que se producen a los ciudadanos por tener ese haz de vías tan importante. Y miraré lo de Altafulla, que no lo conozco.

Con respecto a las bonificaciones, puede haber un desvío obligatorio de los camiones, con la bonificación del 50% de la que hemos venido hablando. El dato nuevo es que se nos ha pedido por parte de la Generalitat —su expresión es el territorio, y, en fin, pongamos voz al territorio— que la cuestión se pueda resolver para las personas que utilizan la autopista de una manera laboral, es decir, que van y vienen en el mismo día. Por tanto, estamos en el estudio y en el análisis de ese punto, la idea es la bonificación del 50% para los camiones y sobre el resto estamos analizando qué implicaciones puede tener.

Ya he indicado, y así lo ha manifestado el ministro, que cuando venzan los plazos de las autopistas actualmente en concesión no se van a renovar, pero creo que el debate futuro sobre el mantenimiento de la red de autovías, autopistas, etcétera, también es algo muy propio del futuro de las infraestructuras y de que entre todos tratemos estas cuestiones. España tiene una red de 26.000 kilómetros, se sigue construyendo, se quiere la máxima seguridad y en un futuro habrá que hablar de estas cuestiones. La propia Unión Europea nos va a poner el paquete de carreteras sobre la mesa y va a haber que estudiar y que tratarlo. Es un tema que requiere el acuerdo y el conjunto de los grupos deben marcar unas orientaciones sobre cuál es la mejor manera de hacer una gestión de las vías de gran capacidad en un futuro. Sé que mi capacidad de convencer a la señora Martín es escasa.

En política de vivienda, como en tantas otras más, ya nos gustaría poder disponer de mayor abundancia en el conjunto de los recursos, aunque ya digo que esto no impide compartir las ideas sobre necesidades. Ahora, nosotros no pensamos que haya que establecer limitaciones a las rentas o intervenir en el mercado o forzar determinadas actuaciones, pues no entra en nuestra visión de lo que son las cosas. Sí compartimos el interés por facilitar el acceso a la vivienda y lo intentamos hacer de la manera más cabal, insisto, en colaboración con las comunidades autónomas.

Paso a la intervención del señor Ramos. Ya hemos comentado distintos aspectos, pero no comparto la idea del recorte, lo digo por no dejar las palabras latentes. Creo que en materia de inversión el Ministerio de Fomento presenta un presupuesto realista y con capacidad de llevarlo a su máxima ejecución. Eso es lo que yo diría de este presupuesto.

Sobre política fiscal, afortunadamente, no me toca en esta temporada vital, aunque no renuncio a que mi profesión, que comparto con algún diputado o compañero de promoción, acabe siendo algo a lo que siga dedicándome. Pero, en fin, hoy por hoy la política fiscal está en otro ministerio.

Comparto la importancia del corredor atlántico. Cuando hemos tenido ocasión en las cumbres hispano-francesas de poner de manifiesto los problemas de actuación, en la conexión de Dax con la frontera y las limitaciones que está poniendo Francia, hemos hecho hincapié en ello, y también hemos facilitado el tercer carril entre San Sebastián y la frontera para el flujo de mercancías. Lo que sucede es que las comunidades del arco mediterráneo aproximadamente cada lunes y cada martes tienen una convención a la que nos invitan, y tenemos que hablar del corredor mediterráneo. Si se celebran los jueves y viernes sobre el corredor atlántico, ahí estaremos y hablaremos corredor atlántico con la misma profusión.

Señor Barrachina, agradezco su intervención y comparto su criterio.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Julio Gómez-Pomar, por su exhaustiva intervención y cordialidad en el modo de manifestarse.

Terminamos esta comparecencia y reanudamos en cinco minutos. **(Pausa)**.

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE (LIBRERO PINTADO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000404); SOCIALISTA (Número de expediente 212/000468) Y MIXTO (números de expediente 212/000340 y 212/000342).**

El señor **PRESIDENTE**: Siguiendo el orden del día de la Comisión, recibimos en este momento a la secretaria general de Transporte, del Ministerio de Fomento, doña Carmen Librero, que va a exponer el presupuesto que corresponde a su Secretaría General. Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 34

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Gracias, señor presidente. Buenos días a todos.

Señorías, comparezco ante esta Comisión para presentar el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017 relativo a las actuaciones del ámbito competencial de la Secretaría General de Transporte. Como saben, esta Secretaría General tiene distintas unidades: la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de Marina Mercante y la Dirección General de Transporte Terrestre, al tiempo que también están adscritas a ella la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y la División de Prospectiva y Tecnologías del Transporte. Las funciones principales que tiene esta Secretaría General corresponden a la ordenación general del transporte terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal. En este sentido, su actividad principal tiene que ver con la regulación del sector, es decir, el establecimiento de la normativa del sector, y con la actividad de supervisión, además de la gestión de las subvenciones y ayudas al transporte. Aunque las actividades de regulación y supervisión no tengan un impacto presupuestario relevante, tienen un gran impacto en el correcto funcionamiento del sector. En años anteriores he aportado en la comparecencia de Presupuestos algunas cifras de la actividad reguladora del año anterior, pero el hecho de que durante la mayor parte del año 2016 el Gobierno estuviera en funciones hace que en este caso esas cifras no sean representativas, por lo que me voy a fijar más en el papel supervisor, sobre el que sí que puedo darles algunos datos, como el de las 7.916 inspecciones a empresas realizadas por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre, con más de 932.798 jornadas de tacógrafo inspeccionadas, las 24.052 inspecciones hechas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y las más de 29.800 inspecciones realizadas por parte de la Dirección General de Marina Mercante.

Antes de entrar en mayor detalle sobre el presupuesto correspondiente a esta Secretaría General, quisiera volver a destacar, tal y como expuso el ministro de Fomento en la rueda de prensa de presentación de los Presupuestos Generales del Estado para 2017 de este departamento el pasado 4 de abril, que el presupuesto para 2017 está condicionado por la necesidad de consolidar la creación de empleo y el crecimiento económico y cumplir con el objetivo de déficit público. En cuanto a sus objetivos generales, en el ámbito de esta Secretaría General estos son los de garantizar la cohesión territorial y la accesibilidad y mejorar la calidad y la eficiencia del transporte, o, dicho de otra manera, garantizar la correcta prestación de los servicios de transporte, de forma que se asegure la movilidad de viajeros y mercancías.

En esta intervención, me referiré en primer lugar a las subvenciones al transporte tanto de pasajeros como de mercancías y especialmente a las que perciben los residentes en territorios no peninsulares. A continuación pasaré a referirme a las obligaciones de servicio público y los importes que el ministerio destina a garantizar los servicios que están declarados como tales. Seguidamente, me referiré a las partidas destinadas a salvamento y lucha contra la contaminación y a la Agencia de Seguridad Aérea. Además, me detendré unos minutos en hacer una referencia al Documento de Regulación Aeroportuaria, que aprobó el Gobierno el pasado mes de enero y tiene un gran impacto en el establecimiento de las tarifas de AENA, así como en las inversiones que se realicen en la red de aeropuertos. Por último, me referiré a otras partidas de menor importe.

Como saben, el Ministerio de Fomento destina cada año partidas muy importantes para garantizar la adecuada movilidad de las personas a través de la compensación a los servicios declarados como obligaciones de servicio público, ayudas a las familias numerosas y subvenciones al transporte de los residentes no peninsulares tanto en transporte ferroviario como marítimo y aéreo. En concreto, garantizar la conectividad y la movilidad de los residentes en los distintos territorios de España es una prioridad para el Ministerio de Fomento, especialmente en relación a las comunidades y ciudades autónomas no peninsulares. El ministerio dedica importantes recursos con esta finalidad, en particular a través de la bonificación del 50% de la tarifa de los billetes de los trayectos aéreos o marítimos con origen o destino en los territorios no peninsulares o interinsulares. En el año 2017 está previsto destinar más de 500 millones de euros a subvenciones al transporte, que incluyen bonificaciones a residentes en territorios no peninsulares, bonificaciones al transporte de familias numerosas, bonificaciones a las subvenciones al transporte de mercancías con origen o destino en Baleares y Canarias y para las autopistas del mar.

Centrándome en la bonificación a residentes en territorios no peninsulares, para el año 2017 se destinan 423,67 millones de euros: 341,92 millones en el ámbito aéreo y 81,75 millones en el ámbito marítimo, que garantizan el derecho de los residentes a disfrutar de los billetes pagando únicamente el 50% de su precio. En concreto, puedo decirles que entre 2012 y 2016 los residentes en estos territorios han podido disfrutar de 66,7 millones de billetes pagando sólo este 50%. Además, debo indicar que el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 35

Ministerio de Fomento va a reforzar las actuaciones destinadas a garantizar que cada euro de subvención llega a quien es el beneficiario legítimo, es decir, las actuaciones encaminadas a luchar contra el fraude, intensificado las medidas de control y prevención sobre el sistema de subvenciones a residentes. Por ello, se reforzará la cooperación con la IGAE, la Intervención General de la Administración del Estado, para coordinar los esfuerzos y mejorar la eficacia de las actuaciones de control que llevan a cabo ambos organismos. Respecto a las subvenciones a familias numerosas, que se suman a las anteriores, se han presupuestado 17,45 millones de euros para 2017: 13 millones en el ámbito marítimo y 4,45 millones de euros en el ámbito aéreo. Por último, en cuanto a las subvenciones para el transporte de mercancías marítimo y aéreo, se mantiene el esfuerzo realizado en 2016, con un importe total de 55,33 millones de euros, cantidad que previsiblemente permitirá alcanzar el máximo de subvención, establecido en el 70 % del coste de transporte en el caso de Canarias, pues Baleares tiene un régimen diferente.

Paso a referirme a las obligaciones de servicio público, que, como saben, son las obligaciones específicas que pueden imponer los poderes públicos a un proveedor de un servicio de transporte con el fin de garantizar la consecución de ciertos objetivos de interés público en los casos en los que el mercado por sí mismo no puede hacerlo. Como contrapartida, el operador puede recibir una compensación económica, el derecho en exclusividad a la prestación del servicio o ambos, con ciertas diferencias jurídicas entre las normativas específicas para cada modo de transporte. El Ministerio de Fomento va a destinar en 2017 casi 625 millones de euros para hacer frente a las obligaciones de servicio público en distintas modalidades, incluyendo las compensaciones a Renfe por la prestación de los servicios de cercanías y media distancia, los contratos aéreos de rutas con obligaciones de servicio público y los contratos de navegación marítima de interés público. Y me gustaría hacer mención específica de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera de titularidad pública que se gestionan por concesión, de forma que el operador privado que gestiona cada ruta tiene derecho a la exclusividad en la prestación del servicio, sin que el mismo tenga ningún coste para el conjunto de la sociedad, es decir, no hay ninguna compensación monetaria pública.

Centrándome ahora en el caso del transporte ferroviario, el Ministerio de Fomento va a destinar un total de 605,4 millones de euros para la compensación a RENFE-Operadora por la prestación de los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril. Están sometidos a obligación de servicios públicos doce núcleos de cercanías, los servicios de media distancia, servicios de ancho métrico —lo que antes era prestado por FEVE— y los servicios Avant, que son servicios regionales prestados sobre la red de alta velocidad. Esta partida incluye, por una parte, 495,38 millones de euros en concepto de compensación por los servicios declarados obligaciones de servicio público de competencia estatal prestados por RENFE en 2016, según el importe previsto en el contrato que estaba vigente, y, por otra parte, también incluye la compensación a RENFE-Operadora por los servicios prestados a la Generalitat de Cataluña bajo la consideración de obligación de servicio público en el ejercicio de 2016, que ascienden a 110 millones de euros.

En el modo aéreo, en España existen dieciocho rutas sobre las que el Gobierno ha establecido obligaciones de servicio público: trece en Canarias, cuatro en Baleares y una en Andalucía. De las dieciocho rutas, doce se prestan sin ningún tipo de compensación estatal, pero en seis rutas ha sido necesario licitar contratos para que la Administración compense el déficit de explotación que supone el cumplimiento de estas obligaciones, y el coste anual para el Ministerio de Fomento en este caso es de 4,14 millones de euros para 2017. Los contratos son para cuatro rutas en Canarias, que son las conexiones interinsulares entre La Gomera y El Hierro y Gran Canaria y Tenerife Sur. El contrato vigente es con la empresa Naysa por la prestación de servicio en estas cuatro rutas y garantiza su continuidad hasta julio de 2018. Y en Baleares hay una ruta entre Madrid y Menorca para los ocho meses al año de menor tráfico, entre octubre a mayo. El servicio en esta ruta fue adjudicado a la compañía aérea Air Nostrum para el periodo comprendido entre octubre de 2016 y mayo de 2018. En Andalucía hay una ruta de enlace entre Almería y Sevilla que en la actualidad se presta por la compañía Air Nostrum desde 1 de agosto de 2014, por un periodo de cuatro años y casi 9 millones de euros, aunque en este caso la compensación por el déficit de explotación a la compañía lo ha asumido la Junta de Andalucía.

Por último, el presupuesto de 2016 incluye un total de 15,13 millones de euros a destinar a los contratos de líneas de navegación marítima de interés público para garantizar la conectividad de los distintos territorios no peninsulares. Estos contratos corresponden a las líneas declaradas de interés público, que son entre la Península y Canarias, Almería-Melilla, Málaga-Melilla y Ceuta-Algeciras. Además,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 36

como saben, actualmente tenemos en fase de licitación los contratos de las líneas Ceuta-Algeciras y Melilla-Algeciras.

A continuación, me referiré brevemente al presupuesto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Como saben, AESA actúa como órgano supervisor y, por tanto, con potestad inspectora y sancionadora en materia de aviación civil. Además, es competente en la iniciativa para la aprobación de la normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea y la protección del usuario del transporte aéreo, así como en la evaluación de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil. El presupuesto de AESA para 2017 mantiene la línea de años anteriores, alcanzando los 66,065 millones de euros. Como saben sus señorías, se financia con cargo sus propios ingresos, sin requerir aportaciones de los Presupuestos Generales del Estado. El presupuesto de AESA permite mantener el esfuerzo para continuar reforzando la seguridad aérea y avanzando en los objetivos que el Ministerio de Fomento tiene en relación con el sector aéreo, como son la mejora de la calidad de los servicios, la protección de los derechos de los pasajeros y equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental.

Vinculado al sector aéreo, me gustaría referirme brevemente al Documento de Regulación Aeroportuaria, DORA, que aprobó el Gobierno el pasado mes de enero y que tiene un gran impacto tanto en el establecimiento de las tarifas de AENA como en las inversiones que se realizan en la red de Aeropuertos. En efecto, el DORA, que abarca el periodo desde 2017 a 2021, define las condiciones que AENA deberá cumplir durante los próximos cinco años, incluyendo, entre otros, los estándares de capacidad, los estándares de calidad del servicio, las obligaciones de inversión y la senda de variación de las tarifas, teniendo en cuenta el tráfico y unos costes esperados eficientes. A través de este documento se ha establecido en materia de las tarifas que cobra AENA una reducción en la senda tarifaria del 2,22 % interanual, lo que supondrá una reducción prácticamente del 11 %, en términos absolutos del valor de la tarifa en el año 2021. Dicha reducción representa una importante apuesta por la competitividad de nuestros aeropuertos y continuará mejorando el posicionamiento de los mismos con respecto a sus homólogos competidores, que a día de hoy se sitúan entre los más eficientes y tarifas más competitivas.

Paso a referirme a salvamento y lucha contra la contaminación, que se lleva a cabo a través de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar. Como saben, señorías, las funciones principales para esta organización son la prestación del servicio público de salvamento de la vida humana en la mar, la prestación del servicio público de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores. España dispone de una dotación de medios materiales tecnológicamente avanzados que han permitido un sólido sistema de salvamento y lucha contra la contaminación, que cuenta con veinte centros coordinadores, once helicópteros, tres aviones, catorce buques, cincuenta y cinco embarcaciones *Salvamar*, cuatro embarcaciones *Guardamar*, seis bases logísticas, dos bases subacuáticas y un centro de formación. Además de contar con los medios adecuados, Salvamento Marítimo presta servicios con disponibilidad 24 horas los 365 días del año. Para ello cuenta con 1.314 empleados, de los cuales el 42 % corresponde a personal de control y técnico y el 58 % a personal de flota marítima, así como con otros 285 empleos indirectos relacionados con la flota de aeronaves. Como ejemplo de la actividad que Salvamento Marítimo realiza cada año les puedo dar cifras de 2016, año en el que Salvamento Marítimo coordinó el rescate, asistencia o búsqueda de 17.921 personas, es decir, una media de 49 personas al día, y 5.693 actuaciones marítimas atendidas en toda España, lo que supone un aumento del 4 % con respecto al año anterior. Finalmente, Salvamento Marítimo va a contar en el año 2017 con un presupuesto total de gasto de 165,8 millones de euros, con una aportación del Ministerio de Fomento que asciende a 137,91 millones, de los que 118 millones corresponden al importe destinado a financiar el coste de las actividades y 19,91 millones corresponden a inversiones.

No quisiera terminar sin hacer mención de otras partidas del presupuesto que tienen un impacto relevante en el sector del transporte por carretera. Me estoy refiriendo a las subvenciones en régimen de competencia competitiva en el sector del transporte terrestre, cuya cuantía asciende a 13,79 millones de euros. Esta partida incluye para 2017 9,95 millones de euros para ayudas al abandono de la actividad por parte de transportistas autónomos, cantidad que permitirá atender a más de 300 solicitudes, así como 3,84 millones para ayudas para incentivar la formación del sector, que permitirá la realización de unas 1.200 acciones formativas en 2017.

Señorías, concluyo ya mi intervención. Tan sólo quisiera remarcar que los presupuestos para el ejercicio 2017 vinculados al ámbito competencial de la Secretaría General de Transporte mantienen unas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 37

cuantías muy similares a las de 2016, muestra de la importancia que da el Gobierno a garantizar la movilidad y conectividad de los ciudadanos y las mercancías, así como a la seguridad en el transporte en un año complicado desde el punto de vista presupuestario.

Muchas gracias, señorías. Quedo a su disposición para atender a todas sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su intervención, señora secretaria general.

Es el turno de los grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Miguel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias por la detallada exposición de las partidas que están incluidas dentro de un presupuesto que, como bien dice, se mantiene con respecto al año anterior y que, aunque no les guste a los compañeros del Grupo Socialista, es de transición de cara al verdadero presupuesto que creemos que se hará para 2018.

En relación con lo que usted ha comentado, tenemos una serie de preguntas que me gustaría que me respondiera. En cuanto a movilidad, quisiéramos saber qué labores está realizando la subdirección general para mejorar la eficiencia del transporte, así como la sostenibilidad del mismo y qué partidas concretas están reflejadas en los Presupuestos Generales del Estado. ¿Van a actualizarse los planes de mejora de la intermodalidad e integración de los distintos medios y necesidades del transporte? ¿Cómo se está anticipando su departamento a la movilidad eléctrica, que cada vez va a tener mayor relevancia en el transporte por carretera?

Paso la palabra a mi compañero Fernando.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha mencionado usted el caso del fraude en el descuento en los vuelos de residentes, en este caso de Baleares. Nos agrada oír que se van a acentuar los controles, porque, en principio, lo que parecía era que se iba a penalizar también a determinados viajeros, ya que concretamente se había pensado topar a los grupos en el descuento de residentes ante cierta incapacidad del ministerio de controlar a los verdaderos responsables del fraude, que en este caso eran las agencias y las compañías. Entiendo que esto es así y que lo que se hará será controlar decididamente a los que han ocasionado el fraude y no a los viajeros, en este caso grupos, que no han tenido nada que ver en el asunto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada doña Carmen Valido.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

Señora Librero, gracias por estar aquí informándonos sobre los presupuestos. Lo que afrontamos hoy aquí no es un mero trámite administrativo o burocrático, sino el futuro de un país que no podemos olvidar que en su integración territorial incluye los archipiélagos canario y balear y Ceuta y Melilla, que tienen el hándicap de su lejanía del continente.

Nuestro grupo reivindica que los presupuestos no pueden utilizarse por el Gobierno para llenar titulares en un primer momento y que en la práctica real se conviertan en un mero papel pintado y que a base de no realizar las ejecuciones se eternicen los proyectos, se pospongan necesidades y se encubran recortes e incumplimientos. Las competencias de Fomento son fundamentales para sembrar las bases que permitan la transformación económica que necesitamos. Hay que abandonar el desarrollismo de la maquinaria inmobiliaria de la construcción porque se trata de un formato agotado, dedicado a traspasar, mediante megaproyectos y modelos especulativos, rentas de toda la ciudadanía a los grandes capitales, constituyendo una fuente indiscutible de corrupción, tramas y crisis. Este modelo solo ha beneficiado a corruptos y a corruptores, perjudicando a la ciudadanía, sin olvidar las graves consecuencias medioambientales, económicas y sociales que padecemos y sufrimos. Por tanto, no hay más tiempo que perder y se hace imprescindible un cambio de modelo, pero según los presupuestos, este Gobierno sigue repitiendo el modelo de siempre.

El equilibrio económico adecuado y justo entre las diversas partes del territorio español, que se propugna en el artículo 138 de nuestra Constitución, debe pasar por el establecimiento de unas políticas que, sobre la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 38

base de la realidad de un país, territorialmente fragmentado, contemplan la necesidad de la vertebración territorial del mismo. Solo así se garantiza a los residentes en aquellos territorios alejados de la península unas condiciones económicas y sociales más iguales respecto del resto de la ciudadanía. En esa vertebración, uno de los elementos fundamentales, como usted mencionó antes, lo constituye el transporte, de manera que su declaración de obligatoriedad de servicio público para todos los territorios alejados contribuya a esas políticas de equilibrio que son de justicia para todos los españoles y españolas. Con esta finalidad, se hace necesario el estudio del actual sistema de subvenciones al transporte de los territorios españoles extrapeninsulares, pues es importante valorar si su incidencia repercute realmente en beneficio de la ciudadanía o, por el contrario, redundan mayormente en la cuenta de resultados de las compañías. Es incuestionable que el actual sistema de subvenciones viene beneficiando a las empresas de transporte en detrimento de los derechos de la ciudadanía. Una de las cuestiones que planteamos a este Gobierno es para cuándo se tiene prevista la declaración de obligatoriedad del servicio público para el transporte entre los territorios alejados de la península, entre las islas, aparte del que ya está declarado, el Menorca-Madrid, y los que ya se declararon en 2011 que luego se limitaron en el año 2016, como usted ha citado. Consideramos importante la intervención en este mercado para evitar el abuso de las compañías.

Es sabido que el modelo de transporte que debe procurarse para hacer realidad la igualdad de todos los españoles y españolas residentes en los territorios extrapeninsulares es el de las líneas marítimas y aéreas, pero su sobrecoste, por la insuficiente dotación económica pública que se destina, no satisface el equilibrio adecuado y justo entre las diversas partes del territorio español, tal como proclama el citado artículo 138 de la Constitución. Sin embargo, es al ferrocarril de alta velocidad al que el Gobierno destina los principales esfuerzos en materia presupuestaria, cuando este es un servicio altamente costoso y que resulta insuficiente, dado que solo alcanza a una pequeña parte de la población. Habría que priorizar las líneas convencionales frente a las de alta velocidad. Las inversiones en ferrocarril, potencialmente necesarias, pasan por ajustarse a las necesidades reales de la ciudadanía. Hay que aumentar el desarrollo, la mejora y la expansión de redes de cercanías; hay que conectar municipios dentro de los territorios con el desarrollo de los trenes de media distancia. Cercanías y media distancia son indispensables para dotar de una función social al ferrocarril de nuestro país, fomentando su uso, su accesibilidad y su movilidad; se incrementarán los usuarios, e incluso con el estudio conveniente se podían bajar costes. Pero la función social no pasa solo por el transporte de personas, sino también por el de mercancías, cuestión vital para la rentabilidad de las infraestructuras e importante para el medioambiente. Nosotros propugnamos la ampliación de la obligatoriedad de servicio público en las líneas que aún no están contempladas.

Según estos presupuestos, España está y seguirá estando a la cola de la Unión Europea en el transporte ferroviario de mercancías, con una cuota del 5% frente a la media europea, que es del 18%. Habrá que plantear un nuevo modelo productivo que sea eficiente económica y energéticamente. Hay que profundizar en la intermodalidad, conectando todas las infraestructuras estratégicas, puertos, aeropuertos y ferrocarriles. Me sumo a la pregunta de Ciudadanos de en qué partida se refleja esta intermodalidad. Hay mundos complementarios completamente alejados del territorio español cuando en muchas ocasiones geográficamente se ubican muy cerca. Esto implica perder escalas, perder eficiencia, perder tejido económico y perder función social. Todo esto debe enmarcarse en un proyecto de desarrollo de país que vertebralos territorios según sus necesidades económicas y sociales, favoreciendo el cambio hacia un nuevo modelo productivo, impulsando la conectividad circular y transversal, donde el transporte público sea la opción más económica, de mejor calidad, de mayor sostenibilidad, que dé una solución real para la movilidad metropolitana e interinsular. Su modelo de país nos preocupa.

En estos presupuestos, como herramienta para ejecutar sus políticas, se profundiza, como dije anteriormente, en un modelo agotado. Nuestro trabajo y nuestras enmiendas irán encaminadas a blindar los recursos estratégicos para las privatizaciones y liberalizaciones salvajes, a dotar a las infraestructuras existentes de los recursos necesarios para la transición hacia un nuevo modelo productivo, hacia una economía que garantice la vida digna de las personas en condiciones de sostenibilidad e igualdad. Recursos públicos para un país fuerte que vertebralos desarrollo equilibrado territorialmente y nos dote de las herramientas estratégicas para ello, frente a un modelo de Gobierno cuyos resultados se traducen en precariedad laboral y en negocio para las grandes compañías privadas. Nuestras propuestas afrontarán los grandes retos necesarios para el bienestar y la creación de empleo estable y de calidad en el siglo XXI y para la vertebración por la vía de las comunicaciones en todo el territorio español.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 39

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora diputada.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don José Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora secretaria general, bienvenida. Quiero hacer mi intervención lo más escueta posible yendo a los temas concretos. Permítame, señor presidente, que reivindique la política también en las comisiones, lejos de las bufonadas de cualquier signo y de la demagogia. He sido portavoz de esta Comisión de Fomento y he oído cómo el anterior portavoz hacía referencia a un déficit de transmisión de obligaciones que no era real, pero es que también he oído que se ha multiplicado por cuatro. ¿Qué credibilidad se puede tener cuando en el «Diario de Sesiones» un portavoz cita una cifra que no era real y ahora la multiplica por cuatro? Seamos serios, porque si no hacemos un debate consistente no nos podremos entender y tenemos una responsabilidad ante los ciudadanos.

Señora secretaria general, estos son los presupuestos del señor Montoro, que creo que está encantado, que van orientados a la consecución del objetivo de déficit público; estos, los de la X Legislatura, los de la XI Legislatura y los de la XII Legislatura. Por tanto, desde mi punto de vista, son testimoniales y, al mismo tiempo, continuistas e inerciales, porque hay partidas que son las mismas que las de otros ejercicios, y después le daré algún ejemplo. No dan respuesta al problema de la conectividad, tienen limitaciones para mejorar la movilidad y, sobre todo, no profundizan en la seguridad. Es que con 26.000 kilómetros, con un valor patrimonial de 80.000 millones de euros en las carreteras, debiéramos invertir al menos un 2 % para garantizar la seguridad vial. Se están invirtiendo del orden de los 1.900 millones. En el presupuesto se recogen novecientos y pico millones de euros. Basta moverse por las carreteras españolas para saber que hay un déficit tremendo y que debiera ser una partida prioritaria, que no lo es. Tampoco veo partidas para mejorar el transporte que se reflejen en la intermodalidad. No se mejora la intermodalidad ni la interoperabilidad del sistema ferroviario, que me parece clave para que no haya un sistema ferroviario dual, el de los ricos y el de los pobres. Este presupuesto, sin duda alguna, carece de credibilidad, no mejora la competitividad del país ni la recuperación y, por tanto, no contribuye a la creación de empleo.

En el tema que tratamos se nos asigna una partida presupuestaria en el programa 441.M de 1.414 millones de euros, subvenciones. Es la misma cifra del año anterior, pero realmente las necesidades han ido creciendo, yo lo constato, sobre todo lo que es transporte en el medio rural, donde las obligaciones de servicio público no llegan, o también en el medio urbano, como después indicaré. Pero es que, además, nos encontramos, concretamente en el último año, con que ha faltado al menos un 25 % —creo que me quedo corto— de ejecución material. Por tanto, el indicador de eficiencia deja bastante que desear. También el de transparencia, y tuve la oportunidad de plantearlo en la tribuna a la anterior titular del ministerio. La anterior ministra cortó la página web en la que el Gobierno del Partido Socialista estableció un sistema de seguimiento de ejecución material. Yo le pido, por favor, que volvamos a la transparencia para poder hablar de lo mismo. Nos preocupa.

Ha hecho referencia a las subvenciones y al apoyo al transporte terrestre, que son 638 millones. Me voy a centrar en las compensaciones a sociedades concesionarias, que son 33 millones, creo recordar. He escuchado al secretario de Estado y hacía referencia a determinada parte del territorio del Estado —nunca mejor dicho— en la que había que estudiar reducciones del 50 % y ver la posibilidad de bonificaciones para los residentes ordinarios. Yo también lo reivindico. Hace tiempo planteé al ministerio en alguna pregunta escrita, por poner un ejemplo, que en la N-VI, a su paso por San Rafael, Segovia, hay un problema de seguridad vial. Una desviación del tráfico es mucho más barato que construir un *bypass* alternativo. Mi pregunta es qué criterios están utilizando, porque cuando uno analiza las partidas presupuestarias de las concesiones, ve que son siempre las mismas. Me temo que es el resultado de la presión histórica de determinados grupos o movimientos y que no hay equidad. ¿Cómo van a garantizar esa equidad?

Hay una partida para una subvención al transporte colectivo urbano de 51 millones de euros —la misma del año anterior, del año anterior y del año anterior— que, como sabe, se aplica a entidades locales de menos de 50.000 habitantes y capitales de provincia con una serie de requisitos donde tienen un plan de movilidad. Lo que le planteo es una cantidad mínima, que genera, además, una discriminación con lo que es el sistema de financiación alternativa para algunas ciudades, como Madrid y Barcelona, así como para Canarias, donde hay colectivos que están reivindicando esto. ¿En qué situación quedan ciudades como Málaga, Valencia, Sevilla, Valladolid o Coruña? ¿Por qué no abren un punto de encuentro para dar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 40

una respuesta objetiva? Ya sé que es un problema enquistado hace mucho tiempo, pero no podemos seguir así y, sobre todo, necesitamos impulsar una financiación del transporte público como garantía de movilidad, que creo que tiene que ser una financiación realista que se incardine en los presupuestos de las administraciones locales y de las comunidades autónomas.

Hay licitaciones en marcha. Ustedes tienen un proceso muy lento. De los ochenta y ocho concursos regulares que vencieron en 2007 algunos no se han renovado, y además no sé por qué los van demorando. Me gustaría que nos lo digan. En este año 2017 hay que licitar diversos contratos de líneas marítimas, y me temo que se van a ir dilatando. ¿Qué actuaciones consideran prioritarias y qué van a hacer para garantizar esa mejor gestión?

El transporte de mercancías es otro tema preocupante. Lo ha dicho el secretario de Estado, solamente un 4 % de cuota. Tenemos un problema estructural tremendo que incide de manera directa en la competitividad del país. La conexión de Zaragoza, que es un área logística, con el puerto de Valencia sabe que es prácticamente imposible, con un sector tan importante como es el del automóvil. La conexión de Algeciras con Bobadilla, donde reiteradamente aparece la misma partida de 50, 50, 50 millones de euros en presupuestos, nos está poniendo en una situación muy difícil con respecto a puertos como el de Tánger o el de Sines y nos hace perder competitividad. ¿Qué planes tienen ustedes? No me diga lo que de vamos a tirar de fondo de accesibilidad, porque es el cántico de todos los años. No vale decir siempre lo mismo cuando no se hace nada.

Autopistas radiales. Se nos prometió desde el Gobierno que no nos iba a costar un euro. Hay una sentencia, yo sé que hay un litigio y que se está peleando en los tribunales, pero me sorprende que no se recoja ni una sola partida en el presupuesto. Por cierto, usted ha hecho referencia, y también el secretario de Estado, a compromisos para el abandono del transporte y la formación —ayer hablaba con colectivos del sector y no he sido capaz de encontrarlos— por 9,9 y 3 millones de euros. Tampoco he encontrado esa partida maravillosa de carriles bus-vao en todas las radiales de Madrid, que hemos visto en la prensa, que garantizaban el acceso a la ciudad o la radial 1. No lo he visto en los presupuestos, y lo que no está en los presupuestos, no existe.

Hemos conocido la intención —no sé si es la expresión adecuada— de la Comisión Europea de modificar la Directiva 1999/62 y establecer peajes en coches y camiones, tanto en autopistas como en autopistas, pasando de la voluntariedad a la obligatoriedad, con un paquete comunitario que posiblemente se implante este año. No veo que exista ninguna partida en los presupuestos y no sé si esta la baza que tiene el Gobierno para absorber los costes que suponen el mantenimiento y la explotación de esas autopistas y autopistas que se van a dejar libres de peaje. Dígamelo, simplemente quiero saberlo.

Nos encontramos también —voy enumerando por cuestión de tiempo— economía colaborativa. Como sabe, la Ley de ordenación de los transportes terrestres regula los servicios de transporte colectivo, pero nos encontramos con que hay empresas que mueven hasta 3 millones de viajeros, con un conflicto en el sector del taxi y del autobús. Les pediría, para evitar este tipo de conflictos con colectivos que conocen perfectamente, que refuercen el concepto de servicio público con la correspondiente modificación de la ley.

En otro ámbito de cosas, me parece preocupante la situación de las estaciones de autobuses. Es un punto nodal importante para el intercambio y para la movilidad. Es cierto que hay una dispersión normativa en competencias, pero es que el 69 % de las estaciones de autobuses tienen más de veinte años y un 50 % más de treinta. Yo les pediría un plan de modernización para las 60 estaciones que hay en ciudades de más de 60.000 habitantes, con sus correspondientes aditivos logísticos y tecnológicos. Entre 2012 y 2016 en ferrocarril se han invertido nada más y nada menos que 300 millones de euros. Por tanto, les rogaría que fueran sensibles.

Liberalización del sector ferroviario. El Gobierno tenía una hoja de ruta para culminar el proceso de liberalización en el corredor mediterráneo, en levante. Este fue motivo de debate en Pleno y en Comisión. Yo no sé qué planes tienen ustedes, no sé si van a optar —he creído entender algo así al secretario de Estado— por esperar a que llegue diciembre de 2019 o de 2020 y que entre la competencia, o si van a seguir trabajando en la asignación de títulos habilitantes, lo cual me haría pensar que el corredor de levante solo tenía un objetivo político y oportunista, no sé con qué derivadas políticas, pero las tengo escritas, y me parecen muy graves. Cuando un programa se inicia exclusivamente por una cuestión de oportunidad y no se le da continuidad... Lo cierto es que esta sería una pregunta más para el secretario de Estado que para usted.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 41

AENA. El presidente de AENA ha manifestado su voluntad de privatizar la compañía —no lo digo yo, está escrito en toda la prensa— ampliando un 10 %, que supondría 2.000 millones. Hoy se nos ha hablado de una delegación al consejo de administración, que es tanto como dar un cheque en blanco. Privatizar AENA, que yo no lo descarto, porque todo indica que va en esa dirección, significa ir a un monopolio, que no lo permite la Unión Europea. Por tanto, no nos traslade las bondades del DORA, porque podríamos hablar de la oportunidad o no de que todos los españoles paguen los costes de otros. Díganos realmente qué posibilidades, qué amenaza o qué plan de contingencia tienen ustedes ante esta situación y cómo repercutiría.

Usted sabe que en este país hubo un conflicto muy importante de controladores aéreos en el año 2011, con algunas torres que se liberalizaron, lo que permitió reducir costes laborales unitarios que eran superiores a 100.000 euros y mejorar la competitividad de nuestro sistema. Tenemos conocimiento de que en estos momentos el ministerio está haciendo guiños para hacer una competencia desleal en cuanto a la captación de controladores ya formados. Dígame si esto es así, qué van a hacer ustedes y cómo van a garantizar un control aéreo seguro, preservando los principios de mérito y capacidad para todo el mundo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gordo.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Ana Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero agradecer la comparecencia de la secretaria general de Transportes, doña Carmen Librero, y los términos en los que lo ha hecho, abarcando de manera exhaustiva y comprensible el presupuesto en materia de transportes, entendido desde la perspectiva de seguir avanzando con una previsión de crecimiento moderado en la cohesión territorial, en una movilidad sostenible y en dar un servicio igualitario en todos los rincones del territorio nacional, de manera que se potencia el transporte, sobre todo en los territorios extrapeninsulares, en Canarias, Baleares y en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Creo que cada uno ve y oye en la comparecencia de la señora secretaria lo que quiere ver y oír.

Quiero poner en valor estos presupuestos, y si los tuviera que definir lo haría con dos palabras: continuidad y planificación. La manera en la que se plantea el gasto de estos presupuestos garantiza la cohesión territorial y la igualdad entre los ciudadanos de este país. Yo que provengo de Canarias, que es un territorio extrapeninsular y ultraperiférico reconocido, me hago cargo de lo que representan unos criterios claros sobre el transporte, sobre la intermodalidad, porque somos usuarios de todos los medios de transporte, y por eso entendemos lo que suponen unas líneas de desarrollo específicas de subvenciones que en estos presupuestos superan los 1.000 millones de euros, 520 millones para subvenciones específicas, a los que se añaden 605 millones de las obligaciones de servicio público de Renfe, que son en territorios peninsulares y no extrapeninsulares.

Creo que estos presupuestos hay que verlos desde la globalidad; no como una suma de actuaciones aisladas, sino como una estrategia transversal en diferentes áreas, cuyo objetivo principal es el general de todos los presupuestos, que es la creación de empleo y la recuperación de la actividad económica de este país. Pero hay que decir también que la movilidad está sumamente ligada al crecimiento económico, a la actividad económica en todos los sectores. Visto así, se puede entender cómo la inversión en carreteras, en obra nueva, puede ser equiparable a la del mantenimiento de infraestructuras y también a la cantidad que se destina a las subvenciones al transporte. Hay que entender, repito, cada una de estas actuaciones no de forma aislada, sino dentro de un estudio general para garantizar la movilidad del conjunto de los ciudadanos de este país. Entiendo que estas medidas adoptadas por el Gobierno del Estado no tienen otro sentido que compensar el sobrecoste que supone la lejanía y la insularidad frente a otras actuaciones que lo que solucionan son unas carencias.

El secretario de Estado ha dicho en su intervención que no son unos presupuestos para Fomento, sino para el interés general y para los ciudadanos, cuyo objetivo principal es dar continuidad a las obras ya iniciadas, mantener las existentes y los grandes proyectos que se están acometiendo. Entiendo que ahora mismo lo que hay que conseguir es dar respuesta a la movilidad de primer orden, que son los flujos radiales con las principales ciudades, Madrid, Cataluña y levante, siendo significativas también las relaciones con Andalucía y con las islas, y los flujos del corredor mediterráneo, y luego la movilidad de segundo orden, que es lo que se produce en torno a las grandes ciudades. El cuadro impresionista al que se refería antes nuestro portavoz, Miguel Barrachina, es la movilidad de primer orden y de segundo orden, coordinando la creación de infraestructuras y las políticas de ayudas al transporte y de cohesión territorial,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 42

de manera que sea tan importante la creación de nuevas infraestructuras como la relación que tiene que haber entre los usuarios y que todos los ciudadanos de este país puedan hacer uso de las infraestructuras planificadas por el Ministerio de Fomento.

La secretaria general ha hecho una exhaustiva exposición de las cantidades destinadas a subvenciones y a la mejora de la calidad de nuestro transporte, que refleja sobre todo garantía de calidad y de seguridad. Lo que hay que tener claro, más que los números, son los objetivos fundamentales para los próximos años. Tenemos objetivos de eficiencia y competitividad del sistema de transporte, infraestructuras que contribuyan a nuestro desarrollo económico, movilidad sostenible, efectos económicos y sociales de mejora del medio ambiente y refuerzo de la cohesión territorial. Eso es lo que refleja nuestro Pitvi, nuestro documento de planificación hasta 2024, y pese a que algunos portavoces del PSOE han dicho que no tenemos planificación, ese va a ser nuestro sistema de actuación en el futuro. Entendemos que no se trata de planificar infraestructuras al peso, sino de hacerlo con cabeza para que cumplan esos objetivos. Esa es la labor. Todos queremos las mejores infraestructuras para nuestro territorio, pero créanme que no siempre las más costosas son las que dan mejor servicio; da mejor servicio la intermodalidad y la combinación de diferentes modos de transporte. Entendemos que en eso centra sus esfuerzos el Gobierno y también este presupuesto. La inversión del Grupo Fomento, a la que se ha referido también el secretario de Transportes y otros portavoces, supone casi 9.000 millones de euros, con un incremento del 45 % respecto a lo ejecutado en 2016, teniendo una distribución por áreas que responde a los intereses de los ciudadanos: el 50 % para ferrocarril, el 25 % para carreteras, el 12 % para puertos y seguridad marítima y el 9 % para transporte aéreo. La secretaria se ha referido a ello, pero a mí no me gusta centrarme en las cifras porque lo realmente importante y relevante son los compromisos y la planificación.

El compromiso que tenemos permite desbloquear las actuaciones prioritarias y darles continuidad con el carácter plurianual de las inversiones, que es otra de las cuestiones que también se refleja en este presupuesto. De esta forma, se da impulso a los grandes corredores ferroviarios, entendemos que a todos, tanto al corredor mediterráneo, como al corredor del atlántico o del noroeste y al del norte o al nordeste, así como a la red convencional de cercanías y proximidad. Asimismo, se moderniza la red de carreteras y se promueve la conexión intermodal en los puertos, promoviendo la accesibilidad marítima terrestre. En cuanto al transporte aéreo también se hace un notable esfuerzo a través del DORA, ya que se programan las inversiones a cinco años y se garantiza una inversión anual de 534 millones de euros. Hay que celebrar que AENA tenga beneficios, frente a la ruina a la que nos había condenado el Partido Socialista.

Estos presupuestos garantizan, sobre todo en esta área, la movilidad y también aportan un compromiso con la seguridad. Hay un compromiso innegable del Ministerio de Fomento en la cohesión de nuestro territorio para todos. Es decir, el objetivo es dar un mismo servicio a todos los territorios peninsulares y extrapeninsulares. La garantía de igualdad, que es la principal prioridad de esta área tanto para ciudadanos de grandes ciudades como para ciudadanos del extrarradio, se puede traducir en dos niveles que se reflejan en los presupuestos. Por un lado, la línea estratégica de subvenciones de pasajeros y mercancías, y por otro, la línea estratégica de igualdad de condiciones en todos los trayectos de obligaciones de servicio público. La secretaria general ha explicado con detalle todas las aportaciones que aparecen en el presupuesto, en todas las líneas de subvenciones. Asimismo, ya hay un compromiso también de esta Comisión con una proposición no de ley que fue presentada por el Partido Popular donde se establece un compromiso de revisión, una vez desarrollada la última declaración de obligación de servicio público de transporte ferroviario y de viajeros que garantiza la movilidad de los ciudadanos.

Los presupuestos, pese a las dudas que puedan ofrecer a los diferentes grupos, garantizan las bonificaciones de billetes al transporte aéreo y marítimo —ya está la cantidad reflejada, 414 millones de euros— y las subvenciones al transporte de mercancías con los territorios insulares, cuya cantidad reflejada es de 55,3 millones de euros. La financiación de las obligaciones de servicio público, que tiene la cantidad reflejada de 600,5 millones de euros para Renfe, así como las obligaciones de transporte aéreo entre islas con Canarias y Menorca-Madrid, también se encuentra reflejada en los presupuestos, aparte de las líneas marítimas de interés público que suponen 15 millones de euros añadidos.

Señorías, sigo defendiendo estos presupuestos porque estoy plenamente convencida de que son rigurosos, tienen la garantía de planificación y aseguran el camino hacia una movilidad sostenible. En materia de transporte es fundamental afianzar estos temas, pese a quienes defienden la creación de nuevas infraestructuras, porque el territorio es frágil y estamos avanzando en muchos sectores por un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 43

cambio en el concepto de la movilidad. Hay que hacer un esfuerzo por no ver solo los números, sino la estrategia porque es una estrategia de cohesión territorial. Si quieren números, les puedo decir que este presupuesto supone un 45% más de inversión con respecto a lo ejecutado en el presupuesto de 2016 y que si lo aprobáramos —que es lo que tenemos que hacer— supondría 162 millones más, al variar el acuerdo de no disponibilidad. Por eso, entiendo que es esencial que no veamos tanto los números, sino que veamos la estrategia; es fundamental que se aprueben estos presupuestos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Zurita.

A continuación para responder, tiene la palabra la señora secretaria general de Transportes.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Muchas gracias, señor presidente.

Empezaré contestando al diputado Miguel Ángel Garaulet, ya que me ha planteado preguntas —si no he tomado mal las notas— sobre movilidad, intermodalidad y movilidad eléctrica.

En cuanto a la movilidad, aunque mi secretaría se llame Secretaría General Transporte, está imbricada en todas las áreas del ministerio y, por tanto, afecta a todos los departamentos. Los departamentos de Infraestructura y Transportes, así como la Secretaría de Estado y la propia unidad de vivienda, tienen competencia en movilidad. Por eso, se ha determinado crear un Plan nacional de movilidad y se está trabajando ya en ello desde hace algunos meses.

Respecto a la intermodalidad me gustaría dejar claro que tiene dos visiones: por un lado, afecta a las infraestructuras y el secretario de Estado de Infraestructuras podrá hablar de este tema con mucho más conocimiento que yo, y por otro, afecta al transporte. En cuanto a la intermodalidad entre los modos de transporte, se está haciendo un esfuerzo tremendo en las conexiones entre modo aire y modo tierra, que puede verse en los acuerdos a los que se está llegando. No puedo dejar de recordar que el modo aéreo está liberalizado y el modo terrestre, aunque hay concesiones, son empresas privadas quienes ejercen ese transporte. Por tanto, hay una gran promoción y un gran apoyo por parte de este ministerio y de esta secretaría general para que haya vinculaciones entre las compañías aéreas y las compañías de las concesiones de autobuses —hay varias compañías aéreas y varias concesiones de autobuses—, para que haya más de un trayecto con el que se pueda conectar. Por ejemplo, cuando una persona llega a Barajas y coge el autobús la puede llevar a la ciudad que haya considerado, si tiene esa intermodalidad. Eso ya es una realidad en modo aéreo-terrestre y en modo marítimo-terrestre. Se está avanzando de manera importante, gracias a la potenciación que estamos haciendo desde el ministerio.

En cuanto a la movilidad eléctrica desde Europa se están desarrollando reglamentos en los cuales nosotros estamos participando, pero es más desde la parte del Ministerio de Industria en este momento, en cuanto a dotación de instalaciones eléctricas en distintos puntos de nuestra geografía. En el tema de transporte estamos promoviendo que haya posibilidad de mejoras o de alguna manera de ayudas para que esos coches eléctricos puedan tener un desarrollo, porque ello llevará una mejora a nuestro medio ambiente.

A continuación quiero responder a la pregunta que me ha hecho el señor Navarro. Nosotros creemos que hay que garantizar perfectamente que quienes tienen derecho legítimo a las subvenciones al transporte las reciban. Por tanto, nuestra lucha contra el fraude —ya llevamos años luchando contra el fraude— se sigue manteniendo y se va a seguir manteniendo, porque creemos firmemente que son los ciudadanos los que tienen que recibir esa subvención directamente.

Respecto a los precios de mercado sería bueno aclarar que hay una modalidad donde hay unos contratos privados de compañías, agencias o turoperadores o cualquier compañía de este estilo, con otras instituciones como corporaciones locales con unos determinados unos precios. Nosotros estamos obligados a pagar el 50% de los billetes de esos residentes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Sin embargo, nosotros entendemos que esos precios tienen que ser de acuerdo al mercado; es decir, no se puede permitir que dentro de ese contrato privado no exista la opción de estar con unos precios dentro de ese mercado y solo tengamos precios fuera de mercado. Esa es nuestra misión: intentar que ese 50% del precio que nosotros pagamos sea el adecuado, para que tengamos posibilidad de llegar a más ciudadanos y a más viajes. En ese sentido, hemos trabajado y seguimos trabajando. Hemos creado una mesa sectorial con las comunidades afectadas —Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla— para seguir avanzando en medidas que vayan y potencien esa lucha ante el fraude.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 44

A continuación responderé a algunas preguntas que me ha hecho la señora Valido. En cuanto a movilidad, tal como comentaba antes, este ministerio está trabajando en un Plan nacional de movilidad que abarque no solo a todos los modos de transporte sino también a las infraestructuras. Respecto a los contratos de obligación de servicio público tenemos bastantes, ya los he comentado. Tenemos diecisiete, pero los voy a leer porque no quiero que quede una constancia errónea. Hay tres insulares, entre Mallorca-Menorca, Mallorca-Ibiza y Menorca-Ibiza, y un cuarto, entre Madrid-Menorca en los tiempos en los que la demanda es pequeña, de octubre a mayo. Los tres primeros están en libre mercado. Como sabrá, la reglamentación europea tiene dos fases y se puede declarar obligación de servicio público. Pero si en libre mercado hay alguna compañía aérea que lo puede hacer, se permite hacer eso, y si no hay ninguna compañía aérea que lo haga, como pasó en el caso de Madrid-Menorca, entonces la Administración tiene la obligación de hacer una licitación y cubrir el déficit de explotación. Ese es el caso de la obligación de servicio público Madrid-Menorca.

En cuanto a Canarias hay trece rutas. Todas las rutas de Gran Canaria-Lanzarote, Gran Canaria-Fuerteventura, Gran Canaria-La Palma, Gran Canaria-Tenerife norte, Tenerife norte-Lanzarote, Tenerife norte-Fuerteventura, Tenerife norte-La Palma, Tenerife norte-El Hierro y Lanzarote-La Palma están declaradas como obligaciones de servicio público, pero al operarse el libre mercado por dos compañías aéreas, no tienen ningún contrato por parte de la Administración. Sin embargo, las líneas de Gran Canaria-La Gomera, Gran Canaria-El Hierro, Tenerife norte-La Gomera, Gran Canaria-Tenerife sur tienen un contrato con la Administración que cubre el déficit de esa explotación. Eso en cuanto a los datos aéreos.

Respecto a los datos marítimos hay una ruta que cubre Cádiz-Gran Canaria, que también da servicio a las islas no capitalinas y que se renovará para el próximo 2018-2019. Asimismo, hay rutas de conexiones con Melilla-Málaga y Melilla-Almería, que se están licitando ahora mismo y que finalizan en el otoño. Además, está la ruta de Ceuta-Algeciras, que también se está licitando porque finaliza ahora a primeros de julio el contrato vigente y el próximo contrato estará adjudicado antes de que finalice ese contrato. En ese sentido, nosotros trabajamos para cubrir todas aquellas actuaciones necesarias para que se declaren obligaciones de servicio público y para garantizar que los ciudadanos tengan una capacidad de movilizarse adecuada.

Respecto al cambio de modelo estoy siempre abierta, al igual que la secretaría general, a la mejora de cualquier actuación. Es decir, estoy abierta a cualquier propuesta que sea para mejorar, para dar un beneficio más amplio y más cuantificado. Por tanto, estoy abierta a que su señoría me presente cualquier mejora al sistema o al modelo que existe actualmente.

Por otra parte, la cantidad más importante —es decir, los 495 millones— de los presupuestos se destina a cercanías, a servicios regionales de ancho métrico y a servicios Avant. Es decir, todo lo que es regional, larga distancia y comercial está fuera. Eso supone que tenemos 495 millones anuales para cubrir el déficit de explotación de esos servicios. Estamos cubriendo el déficit de explotación de todos estos servicios, de cercanías Madrid, cercanías Barcelona, cercanías Cádiz, cercanías Zaragoza.

Respecto a transporte de mercancías es cierto que nuestro transporte de mercancías por ferrocarril no está al mismo nivel que está en otros países. Pero también hay que considerar dónde estamos geográficamente y que hay otro servicio de transporte de mercancías muy potente, como es el servicio de mercancías por carretera, con 104.000 empresas que están desarrollando ese transporte, de manera que se garantiza seguridad y una alta calidad en el mismo. Por tanto, tenemos que potenciar el servicio de transporte de mercancías, pero también quisiera dejar claro que tenemos un sector muy importante en el transporte de mercancías por carretera.

En la intermodalidad tengo que repetir lo que ya he comentado a su compañero. La intermodalidad en los modos de servicio de transporte, que no en las infraestructuras, no es ámbito de mi competencia, aunque ya se está desarrollando y creo que avanza adecuadamente.

Respecto a las preguntas del diputado don Luis Gordo no voy a referirme a la intermodalidad porque ya lo he dejado claro, aunque no sé si quiere que vuelva repetir lo mismo. La interoperabilidad siempre se refiere a las infraestructuras y a los sistemas de control. Por tanto, el secretario general de Infraestructuras podrá contestarle perfectamente a este tema. Respecto al tema de subvenciones, cuando se ha referido al modo urbano o local, el ámbito de las competencias del transporte estatal queda fuera del transporte local y regional, luego no le puedo contestar sobre este asunto. En el tema de concesionarias y compensaciones pasa un poco lo mismo, el ámbito competencial de mi secretaría general abarca solo al transporte estatal y las únicas concesiones que están dentro de mi competencia son las concesiones a los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 45

autobuses, al transporte por carretera. Esa renovación de las concesiones ya se está realizando, aunque es cierto que ha habido algunos problemas durante toda la tramitación. Son muchas las concesiones, hemos hecho unos cambios importantes en el modelo de concesión que mejoran y potencian la prestación del servicio y la seguridad a los ciudadanos, facilitando una tarifa más competitiva y una conectividad mayor. Hacer todo eso requiere tiempo y esfuerzo.

Por otro lado, en cuanto a las licitaciones, las mercancías y al Fondo de accesibilidad son temas — vuelvo a insistir— que tienen que ver con la infraestructura y poco tienen que ver con mi competencia, al igual que las autopistas radiales y el carril bus vao. Me voy a referir a la economía colaborativa, ya que sí que es un asunto de mi competencia. La posición del Ministerio de Fomento es clara. Nosotros tenemos una Ley de ordenación del transporte terrestre que se aprobó a principios de 2014, que deja bien claro que si una compañía va a hacer un transporte público colectivo —la colectividad puede ser de uno, de dos o de tres o de cien— tiene que tener un autorización de transporte que cumpla unos requisitos. Por tanto, si una compañía va a hacer ese tipo de transporte tiene que tener esa autorización y cumplirla. Si el transporte consiste en que varias personas se pongan en contacto y no hay ningún beneficio económico entre ellos, sino que simplemente comparten recursos, eso no es considerado como un transporte público y, por tanto, no tiene que tener autorización. En ese sentido es cómo estamos trabajando. Es más, he de decir que tanto Uber como Cabify se han reconvertido en empresas VTC, vehículos turismo con conductor. Por tanto, han solicitado sus autorizaciones, las tienen y están trabajando perfectamente dentro de la legalidad. En cuanto a las estaciones de autobuses siento no poder contestarle, porque este tema es competencia de los ayuntamientos o de las comunidades autónomas.

Respecto a la liberalización del servicio ferroviario es un proceso que empezamos, aunque ya estaba perfectamente orientado. Lo único que puedo decirle es que estamos teniendo en cuenta solo criterios técnicos, no tienen absolutamente nada que ver con la política. ¿Por qué se eligió el corredor mediterráneo? Se eligió porque es el corredor que tiene más demanda de usuarios privados y porque tiene unas infraestructuras estables con las cuales se podía hacer mejor que con los otros corredores. Es decir, había medidas perfectamente técnicas que justificaban la elección de ese corredor. ¿Por qué ocurre esto? Porque la reglamentación europea del cuarto paquete ferroviario, que se aprobó el pasado diciembre, da unos plazos de licitaciones de apertura de mercado que tienen que ser en diciembre de 2019 o en enero de 2020, que es cuando tiene la capacidad de liberalizarse. Por tanto, no tenía mucho sentido ir avanzando hacia un título habilitante, cuando en 2020 íbamos a abrir todo el mercado, porque esa es una reglamentación y una obligación. Durante el año 2016, quizás no pudimos seguir avanzando en estas cuestiones que teníamos que hacer porque el Gobierno estuvo en funciones.

Respecto al DORA he de decir que es un documento que regula perfectamente la actuación y, sobre todo, garantiza la prestación de calidad de servicio que se da en los aeropuertos, así como la calidad de las otras compañías, al regular sus tarifas y sus inversiones. Por tanto, lo que aporta al sector del transporte aéreo es mucho más positivo de lo que podría aportar de otra manera. Esa es la herramienta que la Administración, el Ministerio de Fomento, utilizará a través de la Dirección General de Aviación Civil para controlar las actuaciones de AENA. Respecto al tema de las torres liberalizadas de control aéreo, Enaire depende del secretario de Estado y no está dentro de mi competencia.

Quisiera agradecerle a la diputada Zurita sus palabras, principalmente porque es cierto que este presupuesto garantiza la cohesión, garantiza la movilidad mediante todas las ayudas de transporte y todas las obligaciones de servicio público y, sobre todo, garantiza la seguridad aérea, la seguridad marítima y la calidad de los servicios que se prestan a los ciudadanos, que al final es el *leitmotiv* que tiene esta secretaria general.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Librero, por su comparecencia.

Suspendemos durante unos minutos para recibir al nuevo compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA (NIÑO GONZÁLEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000403); SOCIALISTA (Número de expediente 212/000467) Y MIXTO (números de expediente 212/000341, 212/000343, 212/000361, 212/000438 y 212/000708).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 46

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la Comisión y damos la bienvenida al secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A., Seittsa, que va a explicar el presupuesto correspondiente a su secretaría general, a quien damos la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Gracias, presidente.

Señorías, buenos días a todos. Después de cuatro horas de Comisión comparezco ante ustedes, como ha dicho el presidente de la Comisión, como secretario general de Infraestructuras y también como presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, a petición de diversos grupos parlamentarios. Mi intención es informarles sobre los presupuestos del año 2017 que caen dentro del ámbito de las competencias, tanto del secretario general como del presidente de Seittsa.

Permítanme que inicialmente les indique cuáles son los objetivos generales, objetivos que aunque sean conocidos por sus señorías, quiero nuevamente ponerlos en valor. Estos objetivos generales y los compromisos fueron transmitidos a todos ustedes, con motivo de la comparecencia que hizo el ministro de Fomento al comienzo de la legislatura. Tal y como indicé, los compromisos eran garantizar la vertebración territorial, la cohesión social y también la igualdad de oportunidades de todos los españoles.

En el caso concreto de las infraestructuras, que es el ámbito en que yo me desenvuelvo, las líneas de trabajo en las que estamos actualmente empeñados son las siguientes: seguir desarrollando un sistema de transporte orientado al ciudadano y basado en la movilidad; continuar potenciando una red de infraestructura moderna y eficiente, potenciando el espacio de transporte de manera cohesionada e integrada en Europa y en el mundo; todo ello lo haremos reforzando la apuesta por la tecnología porque, tal y como dijo el ministro, es un pilar fundamental de la modernización del sector de la construcción; dar un impulso a las cadenas logísticas de alto valor, eficaces, eficientes, sostenibles, con particular mención a la cadena de valor del transporte de mercancías; tratar de seguir desarrollando una política de infraestructuras y transporte que respalde de manera integral la competitividad de las empresas de nuestro país y su proyección internacional; y, para concluir, defender una gestión y una organización, ágil, moderna y transparente.

Con estas premisas se han elaborado el proyecto de presupuestos generales del Estado para el año 2017, que tal y como ha indicado el secretario de Estado se asienta en cuatro pilares: primero, es un presupuesto realista; segundo, se aplica una rigurosa planificación de las actuaciones; tercero, se blinda los grandes proyectos que estamos llevando a cabo, y cuarto, se da respuesta a las nuevas y reales necesidades de los ciudadanos, y todo ello, en el marco del objetivo prioritario de afianzar el crecimiento económico y la sostenibilidad de las finanzas públicas.

Estos presupuestos también parten de una situación de las infraestructuras o de la gestión en el ámbito de la Secretaría General de Infraestructuras que quiero detallarles: en primer lugar, a lo largo del anterior período legislativo 2002-2016 en el ámbito de carreteras se han licitado contratos por un importe superior a 3.900 millones de euros. Hemos reactivado más de 60 obras que estaban paralizadas y que en conjunto tenían un valor de 4.000 millones de euros. Se han dotado los presupuestos de inversiones, es decir capituló seis, para nuevas actuaciones por valor de 8.500 millones de euros, que incluye tanto el presupuesto propio de la Dirección General de Carreteras como de Seittsa y, también, en los presupuestos se han destinado a conservación casi 5.000 millones de euros. Quiero indicar que en el ámbito de la conservación en la anterior legislatura se consiguió poner en orden los correspondientes contratos, puesto que algunos de los sectores no tenían contrato vigente. Por otra parte, y este es un capítulo importante, para la mejora de la seguridad vial se retomó la licitación de los contratos para la instalación de barreras de protección para motoristas, como también se retomó la licitación de los contratos de mejora del firme. Se pusieron en servicio con nuevas actuaciones más de 900 kilómetros, lo cual ha supuesto una media de 235 kilómetros al año. Además, se ha conseguido completar los grandes ejes estratégicos, como ha ocurrido con la autovía de cantábrico, la autovía del mediterráneo o la autovía ruta de la plata. Y luego ha habido una importante actuación en la A-4 que ha sido el paso por Despeñaperros.

En el caso concreto de ferrocarriles, en lo que no me quiero detener porque lo detallará el presidente de ADIF, en primer lugar quiero que todos nos felicitamos por los 25 años de la alta velocidad, lo cual es una ocasión para celebrar este importante éxito español que forma parte de la marca España, y también les diré que en la anterior legislatura se han puesto en servicio 619 kilómetros de nuevas líneas. Asimismo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 47

en la red convencional se han llevado a cabo importantes actuaciones, por mencionar simplemente dos citaré la implantación de ancho internacional en el puerto de Barcelona, que puede permitir como está permitiendo en el momento actual la salida de mercancías en este ancho hacia Francia y al resto de Europa, y también la primera fase de la modernización de la línea entre Palencia y Santander.

Las cifras globales de los presupuestos asignados a las inversiones en ferrocarriles y carreteras ascienden a 6.592 millones, que representan el 73% de la inversión total del Grupo Fomento. Esta cifra se desglosa en dos capítulos: el de ferrocarriles con 4.471 millones de euros que incluye el presupuesto de ADIF, Renfe, Seittsa y también de la Secretaría de Estado, lo que se conoce en el ámbito presupuestario como los capítulos 6, 7 y 8, y que constituye el 49,9% de la inversión total del Grupo Fomento. Y el segundo capítulo, el de carreteras, con una cifra que asciende a 2.121 millones de euros incluyendo la inversión y los convenios con otras administraciones. Es decir, estamos hablando de las actuaciones a ejecutar a través de Seittsa y la Dirección General de Carreteras, que incluye los capítulos 6 y 7 de los Presupuestos Generales del Estado.

Comenzando por el ámbito de las carreteras y autopistas, estas actuaciones se gestionan en la Secretaría General de Infraestructuras a través de la Dirección General de Carreteras y, también, a través de la Subdelegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. En el caso concreto de la Dirección General de Carreteras la inversión total en los presupuestos del año 2017 asciende a 2.121 millones de euros, que recoge tanto las inversiones a llevar a cabo a través de Seittsa como de la Dirección General Carreteras, y supone un incremento del 15,7% respecto de la inversión ejecutada en el año 2016. Dentro de esta inversión de la Dirección General de Carreteras el presupuesto total se desarrolla a través de dos programas, el de construcción y el de conservación, y asciende a 1.925 millones de euros que incluye tanto el capítulo 6 de inversiones reales como el 7 de transferencias de capital. Ello supone un ligero incremento sobre los Presupuestos Generales del Estado del año 2016. Al importe que he mencionado anteriormente hay que añadir la inversión de 196,5 millones de euros que Seittsa dedica también a inversiones en carreteras. De esta inversión 122 millones se dedican a obra de nueva infraestructura y 74 millones a obras de conservación. Finalmente quiero mencionar los 201 millones de euros que invertirán las empresas concesionarias de autopistas estatales de peaje en el ámbito de sus respectivas concesiones, así como destacar —y esta mañana ha sido objeto de exposición detallada por parte del Secretario de Estado— el capítulo de bonificaciones en las autopistas de peaje en los presupuestos del año 2017, cuya cifra asciende a 32,7 millones de euros. Por lo tanto, si hacemos la suma de todas estas actuaciones en política de carreteras, el esfuerzo que se va a realizar a través del Ministerio de Fomento es por valor de 2.355 millones de euros. Si hablamos de inversiones reales, es decir, las inversiones a ejecutar directamente por la Dirección General de Carreteras y Seittsa, la inversión destinada a la construcción de obra nueva y a la conservación de nuestra red viaria será de 1.913 millones de euros, un 10% más que el montante ejecutado en el año 2016.

Me van a permitir que detalle algunos de estos capítulos. En el caso concreto de la Dirección General de Carreteras en el capítulo 6 se incluyen actuaciones por un importe de 1.716 millones de euros, que se dividen a su vez en construcción con 832 millones y conservación y seguridad vial con 884 millones de euros. Y a las actuaciones dentro del capítulo 7, que como saben sus señorías son transferencia de capital, se destinan 208,3 millones de euros. Con los 832 millones destinados a construcción en obra nueva, a los que habría que añadir 122 millones de euros a través de Seittsa, que suponen en total 958 millones de euros, el objetivo que pretendemos alcanzar es la ejecución de importantes actuaciones en marcha y completar grandes ejes vertebradores. No les menciono cuáles porque el Secretario de Estado ya lo habrá hecho, pero en el turno de réplica si sus señorías tienen interés por alguno en especial con mucho gusto les contestaré. También en los presupuestos del año 2017 se contemplan partidas para iniciar la ejecución de obras de accesos viarios a puertos y aeropuertos e impulsaremos las obras que actualmente están en marcha. Adicionalmente y dentro del capítulo de conservación, los presupuestos para 2017 destinan a lo que llamamos conservación y seguridad vial 884 millones, que es el presupuesto que se realiza a través de la Dirección General de Carreteras, a los que hay que añadir 74 millones de euros en obras de conservación que se ejecutarán a través de Seittsa. En definitiva, el capítulo de conservación de carreteras asciende a un total de 958 millones de euros, lo que pone de manifiesto la prioridad que paulatinamente el ministerio otorga al mantenimiento de la red diaria, dando por primera vez mayor peso a las partidas inversoras en conservación frente a las de construcción. Si tenemos en cuenta estos 884 millones de euros en conservación el desglose sería: en primer lugar, 380 millones de euros para las actuaciones que se realizan a través de los contratos de conservación integral. En segundo lugar,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 48

300 millones en las denominadas autovías de primera generación en las que, como ya conocen su señorías, se han acabado las actuaciones correspondientes a la inversión y lo que estamos abonando es el canon anual correspondiente hasta finalizar el plazo concesional. Se incluye, por supuesto, el mantenimiento de estas autovías que tienen una longitud de 1000 kilómetros. En tercer lugar, 197 millones de euros para obras de rehabilitación y conservación. Y por último, 7 millones de euros para asistencias técnicas a los servicios y encomiendas de gestión. De este modo en el año 2017 se van a invertir 271 millones en obras de conservación de carreteras, es decir, aparte de la conservación rutinaria, contabilizando los 197 millones que se realizan a través de la Dirección General de Carreteras y los 74 millones a través de Seittsa. Como he mencionado, también se incluyen 208 millones correspondientes al capítulo 7 de la Dirección General de Carreteras destinados a transferencias de capital y que se distribuyen de la siguiente forma: 196 millones para el desarrollo de los convenios, en concreto 179 millones para Canarias y 17 millones para el Gobierno y los Consells de Baleares. En el caso concreto de Canarias durante 2017 se seguirá con el desarrollo de las actuaciones previstas en el convenio vigente por un importe de 133 millones de euros. Adicionalmente se van a financiar obras correspondientes al anillo de Tenerife con un partida de 15 millones de euros, las obras de La Aldea-El Risco donde la partida es de 26,7 millones de euros y, también, la mejora de la carretera de acceso al Instituto Astrofísico de Canarias a lo que se destinan 4 millones de euros. Y dentro del capítulo 7 también se incluyen 12 millones de euros en convenios con otras comunidades autónomas y entidades locales. Finalmente, en el ámbito de carreteras al capítulo 1, gastos de personal, se destinan 59 millones de euros y 29 millones para el capítulo 2 de gastos corrientes.

En el caso concreto de las autopistas de peaje se dispone de 32,69 millones de euros para atender las reducciones de peaje en autopistas estatales tanto por convenios vigentes firmados en los últimos años como para nuevas actuaciones que queremos implantar. Durante la presente legislatura el Ministerio de Fomento tiene como prioridad buscar acuerdos con las Administraciones territoriales con el objetivo de fomentar la utilización de las autopistas de peaje por los vehículos pesados en aquellos tramos donde existan itinerarios alternativos a las carreteras convencionales. La medida, en definitiva, persigue que los transportistas que usan para su actividad vehículos pesados de mayor volumen —es decir, estamos hablando de los vehículos de cuatro o más ejes del grupo tarifario pesados 2— utilicen de forma preferente las autopistas de peaje allí donde sean una alternativa a la carretera convencional, ofreciéndoles la correspondiente bonificación del peaje. Con ello se trata de hacer una gestión más eficiente del conjunto de la red viaria. En este sentido en el proyecto de presupuestos para el año 2017 hay dos partidas por importe de 4,3 millones de euros destinadas a bonificaciones de peaje de vehículos pesados, así como a reducciones de peaje según estudios de nuevas necesidades. En definitiva, existe ya un ejemplo que viene funcionando de manera satisfactoria desde mayo de 2013, el corredor viario de la AP-7 de Massanet a la frontera francesa, y queremos que esta situación se pueda reproducir en otros sitios de la geografía española. Adicionalmente quiero indicar que en las autopistas de peaje estatales está prevista una inversión extrapresupuestaria por un valor de 201 millones de euros, que se realizará en las distintas concesiones actualmente en vigor.

En ferrocarriles, sin perjuicio de lo ya descrito esta mañana por el secretario de Estado o lo que les vaya a transmitir el presidente de ADIF, simplemente quiero indicarles que en los últimos años se ha llevado a cabo un profundo proceso de modificación del sector ferroviario. Entre otros elementos importantes se ha realizado una modificación de la estructura y funciones de la Secretaría General de Infraestructuras que ya tuvo reflejo en los presupuestos del año 2016. En este sentido, la Secretaría General de Infraestructuras aglutina las funciones relativas a la planificación normativa y seguimiento de inversiones ferroviarias a través de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, quedando el proyecto y la construcción de infraestructuras ferroviarias centrados en ADIF y ADIF— Alta Velocidad. En cuanto a las dotaciones que aparecen en el presupuesto del Ministerio de Fomento en materia ferroviaria, me referiré a las inversiones que totalizan el capítulo 7 del presupuesto que ascienden a 823 millones de euros. De estos 823 millones de euros, 8 millones corresponden al presupuesto que se ejecuta a través de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, y 815 millones corresponden al capítulo 7, de transferencias de capital, que a su vez se dividen entre un capítulo que corresponde a la administración y mantenimiento de la red convencional por un importe de 585 millones de euros, cantidad íntegra que se transferirá a ADIF, y otra partida dentro de este capítulo 7 de 224,7 millones de euros. Adicionalmente y dentro del capítulo 8 figura una cantidad de 266,7 millones de euros, que es una aportación patrimonial que incluye dos capítulos: uno de 46,7 millones para el pago de vencimientos de la deuda financiera, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 49

otro con una partida de 247 millones que recibirá ADIF-Alta Velocidad como aportación patrimonial. En el capítulo 7 también hay otras partidas correspondientes a las transferencias para financiar el convenio vigente con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en materia de ferrocarriles, por un importe de 3,94 millones de euros, y las transferencias para financiar los convenios con los Cabildos Insulares de Tenerife y Gran Canaria por un importe de 1,72 millones de euros. Finalmente existe una partida de 270.000 euros para completar la redacción del proyecto de cubrimiento de parte de la línea ferroviaria en la localidad de Basauri, en Bizkaia, que es una cantidad que quedó pendiente de abonar el año 2016 debido a la orden de cierre.

Para terminar este capítulo quiero destacar que este es el segundo año que funciona de manera independiente desde el punto de vista presupuestario la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de la que soy presidente, que tiene un presupuesto para el desarrollo de sus actuaciones de 13,9 millones de euros. También haré referencia a algo que no está en el capítulo de la Secretaría General de Infraestructuras pero que es importante, y es que las aportaciones del Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria serán para inversiones de ADIF. Este fondo prevé aportaciones para el año 2017 por valor de 138,8 millones de euros, que van a permitir que ADIF ejecute inversiones por un importe de 61 millones de euros.

En cuanto a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte, Seittsa, quiero detallar su presupuesto para el año 2017 que asciende a 393 millones de euros, lo que supone un incremento del 74,7% respecto de la inversión ejecutada en el año 2016. Seittsa llevará a cabo inversiones en materia de carreteras por valor de 196 millones de euros, en las que no insisto porque ya las he indicado anteriormente, y en el caso concreto de ferrocarriles por valor de 196,7 millones de euros. Tras consolidar el papel inversor de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, Seittsa dejará de realizar inversiones en materia ferroviaria una vez se completen las que están en curso a través de los convenios en vigor.

Como conclusión, quiero insistir en que el presupuesto dedicado a infraestructuras del transporte terrestre que les he presentado se identifica una vez más con la política de inversión del Gobierno. Los porcentajes destinados a actuaciones de conservación y mantenimiento tanto en ferrocarriles como en carreteras dan cuenta de que la seguridad y la calidad de vida de los usuarios siguen siendo una prioridad irrenunciable, y estos han sido los criterios tenidos en cuenta para la asignación de los recursos disponibles en las distintas actuaciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

Es el turno de los grupos parlamentarios. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el diputado don Isidro Martínez Oblanca.

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

En primer lugar, quiero agradecer al señor Niño, al igual que a todos sus compañeros del Ministerio de Fomento, su comparecencia ante esta Comisión de Fomento del Congreso y todos los datos que nos están facilitando en esta jornada. Yo he tomado nota de los datos que nos ha aportado respecto al capítulo ferroviario, que no han sido muchos porque deja su ampliación para el presidente de ADIF, pero creo haberle escuchado que el puerto de Barcelona ya está conectado en ancho de vía internacional para que sus mercancías salgan hacia la frontera francesa y de allí hacia Europa. Bien, le preguntó si en estos presupuestos para 2017 están previstas nuevas inversiones para las salidas ferroviarias de otros puertos españoles. Y hablando de puertos le pido, señor secretario general, que nos diga qué inversiones están previstas para los enlaces por carretera de los puestos asturianos y, en concreto, del puerto del Musel en Gijón que, como usted sabe, lleva 10 años con un convenio paralizado precisamente para la dotación de estas infraestructuras de conexión por carretera. También dentro de las cuestiones ferroviarias, si bien usted cede la explicación de los detalles al presidente de ADIF, yo no sé si usted está en condiciones de responderme a la pregunta de si se ha comenzado a instalar en Asturias, en el tramo León-La Robla, el ancho de vía internacional. Allí se estaba colocando el ancho de vía ibérico y no sé si ya el ministerio ha dado instrucciones a las constructoras para que se inicie el cambio a este ancho internacional y completar toda la línea Madrid-León-Asturias.

Finalmente, también en relación con Asturias me gustaría preguntarle qué previsiones presupuestarias hay para la denominada autovía del suroccidente que conectará en el futuro la capital del Principado, Oviedo, con la localidad asturiana de La Espina, que actualmente tiene en ejecución el tramo entre Doriga y Cornellana que creo que en pocas semanas entrará en servicio. Por tanto, me gustaría saber si hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 50

previsiones presupuestarias o qué intenciones tiene ministerio, si no es en este presupuesto en los próximos, para dar continuidad a esta importante autovía del suroccidente, sobre todo teniendo en cuenta que el ministerio ya finalizó la construcción del autovía del cantábrico, inaugurada por el propio presidente, señor Rajoy, a finales del año 2014 si no recuerdo mal, por lo que tal vez el ministerio coloque entre sus prioridades está autovía del suroccidente que, insisto, es muy importante para muchísimos miles de asturianos.

Por mi parte nada más, señor presidente. Las preguntas relacionadas con el tema ferroviario se las formularé al presidente de ADIF. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Miguel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Niño, por su presencia y explicaciones, pero yo, a diferencia del señor Martínez Oblanca, sí le voy a preguntar por temas ferroviarios. Entre los tres ejemplos paradigmáticos sobre el cambio de ancho en la red ferroviaria —entroncando con la profundidad de la planificación estratégica del ministerio— tenemos la variante de Pajares de la que ya hemos hablado anteriormente. Y me gustaría saber si dispone de datos y estudios de viabilidad y optimización de la variante de Pajares, que indiquen en términos de impacto socioeconómico la mejor alternativa de construcción, porque hemos estado oyendo noticias de todo tipo, con una fórmula y con otra, sobre cambios del proyecto, etcétera. La pregunta que le formula es si cree realmente que adoptar el ancho internacional, como asumen en el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado, variando la estrategia anterior es la mejor opción. En segundo lugar, sobre el corredor del mediterráneo y su adaptación al ancho UIC mediante el tercer carril, ¿es esta la mejor solución? ¿Existe algún estudio técnico en contra de lo que planteó la comisión técnico-científica? ¿Será realmente la imagen final un corredor de alta velocidad? Lo digo porque yo soy de Murcia y el tercer carril llegará hasta Murcia durante 100 kilómetros, y no creemos que sea la mejor solución, pero yo se lo planteo. ¿Habrá problemas de capacidad o mantenimiento? ¿Existe un estudio de riesgos sobre la utilización del tercer carril? ¿Qué opinión tiene como presidente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria? ¿No habrá problemas de explotación en los recorridos entre Valencia y Castellón, sobre todo en los servicios de cercanías?

Yo como mi amigo don Félix Alonso voy a preguntarle por Tarragona en cuanto a la variante de Vandellòs. Sabemos que por fin está próxima su puesta en servicio y que últimamente se escudan en dificultades administrativas para justificar los retrasos en los proyectos. Parece ser que este es el mantra de todas las dificultades. ¿Cómo pueden justificar que hayamos tardado más de veinte años en construir un tramo de 50 kilómetros? El señor Zaplana —hoy no sé si es bueno hablar de Zaplana—, el señor Bono y el Gobierno del señor Aznar decidieron el trazado de la línea Madrid-Valencia que son 400 kilómetros, empezaron en 1999 y se puso en funcionamiento en 2010, casi la mitad de tiempo y teníamos los mismos procedimientos administrativos, los mismos ingenieros y la misma tecnología en ambos casos. ¿Se va a ser resolutivo poniendo fechas concretas y bien planificadas en esta variante y otros puntos de los corredores prioritarios en marcha? ¿Han sugerido o tomado alguna medida de contratación de nuevos recursos o para mejorar la eficiencia de los procesos para poder llevar a cabo todas estas actuaciones y su mantenimiento posterior?

En lo que se refiere al anterior Plan para la red ferroviaria de Cataluña y las nuevas medidas anunciadas por el Presidente Rajoy a finales de marzo que ascienden a cerca de 2.000 millones, ¿va a ayudar la Seittsa con actuaciones complementando la actividad de ADIF que en conjunto poseen muy bajo grado de ejecución respecto a los presupuestos del año pasado? Hay que recordar que uno de los mantras que tienen nuestros compañeros nacionalistas, sobre todo catalanes, es el bajo grado de ejecución en obras ya presupuestadas. La verdad es que en 2014 se pactó con la Generalidad un Plan de cercanías por valor de 306 millones con una batería de pequeñas obras, aparentemente necesarias y ejecutables en tres años. El grado de ejecución de este plan ha sido muy bajo. El conseller de la Generalitat lo cifra en un 10% de ejecución, ¿me podría indicar si esta cifra es real? Y estando mi compañero, don Luis Salvador, y yo en esta Comisión, no puede dejar de hacerle estas dos preguntas: AVE a Granada y AVE a Murcia, ¿cuáles son las previsiones reales de finalización de la obra? ¿Será este año, como ha indicado últimamente el ministro?

En el ámbito de la Dirección General de Carreteras, en cuanto a las cantidades destinadas a obras en las carreteras con ejecución en curso, parece ser que no hay asignaciones concretas en todas las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 51

actuaciones en curso o en actividades previstas en el Pitvi, nos gustaría una clarificación al respecto. Nos preocupan sobre todo las actividades de conservación y mantenimiento, pues el presupuesto se ha reducido con respecto a lo presupuestado en 2016 y no se garantiza su ejecución. En este sentido queremos saber la justificación concretamente en tres capítulos: en primer lugar, medidas urgentes de seguridad vial. Tras el repunte en la siniestralidad y mortalidad que se produjo en nuestras carreteras en 2016 —el primero desde 2003—, se anunciaron una serie de medidas urgentes. Dichas medidas incluían la instalación de 60 nuevos radares, avisadores de velocidad en 250 puntos negros, censo ampliado de puntos negros, etcétera. He de informarles que el 30 marzo se aprobó en Pleno y por unanimidad el Plan Invive para motos, entre otras medidas se incluyó la sustitución de los guardarrailes. Un comentario, si abordáramos el Plan Invive para motos en el presupuesto de 2017 y su implantación en esos 2.000 kilómetros donde están claramente definidos los puntos negros de tráfico, podríamos reducir en 100 las muertes de motoristas al año. La verdad es que la sustitución de un metro de guardarrailes cuesta 25 euros, deberíamos pensar si el valor de una vida es mayor que el valor de un metro de guardarrailes. Después de estos tres meses, ¿existe un plan de implementación de las medidas que afectan a esta dirección, están incluidas de modo explícito en los Presupuestos Generales del Estado, y cuál es el estado de implementación de las mismas a día de hoy? Aparte de este año, ¿en qué horizonte temporal se espera que se hayan llevado a cabo la totalidad de estas medidas? Si no se atiende a la totalidad del Plan Invive para motos, ¿qué importe han estimado para la sustitución de guardarrailes en estos presupuestos?

En cuanto al Plan de viabilidad invernal es importante saber lo que ha pasado y de lo que ha pasado sacarle la necesaria información para que no vuelva a pasar. ¿Qué se ha hecho para llevar a cabo las medidas contenidas en la moción que se aprobó 173/000015? ¿Está contemplada económicamente este año? El mantenimiento de carreteras, se lo he vuelto a preguntar, ¿cuáles son las prioridades a la hora de ejecutar el servicio de mantenimiento de carreteras? ¿Va a primarse las actuaciones que supongan una mejora de la seguridad vial? Espero que me conteste. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garulet.

Por el Grupo Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada doña Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecerle al señor Niño su comparecencia aquí para informar de los Presupuestos Generales del Estado en materia de sus varias responsabilidades. Desglosaré mi intervención en dos partes correspondientes a dos de los ámbitos de competencia de la Secretaría General de Infraestructuras, centrándome sobre todo en el capítulo de infraestructuras viarias y en el capítulo de infraestructuras ferroviarias.

Respecto a lo que concierne a las infraestructuras ferroviarias, quisiera comenzar con una crítica genérica a la política del Gobierno en esta materia. Los festejos del 25.º Aniversario del AVE ha sido la muestra más gráfica de la obsesión existente por los corredores de alta velocidad, cuando ni siquiera se ha completado el mapa de cercanías, no se ha modernizado ni mejorado el tren convencional y no se ha invertido en las líneas interiores en cada territorio autonómico a fin de que los usuarios puedan disponer de óptimos servicios ferroviarios para sus traslados cotidianos. Para ustedes el tren se reduce al AVE, que además de una infraestructura costosísima está pensada para largas distancias, que cuenta con tarifas caras y que la sostenibilidad de ese tipo de infraestructuras muchas veces es dudosa. Se han invertido ingentes cantidades de dinero público en estas líneas. Sobre todo para poder ir a Madrid en poco tiempo, obviando que los ciudadanos necesitan que se les garantice también otro tipo de desplazamientos internos y que además esto incide en un modelo radial que fomenta el desequilibrio territorial. Usted ha hablado de cohesión social, de equilibrio territorial. Pero este modelo cuando lo vemos en el plano, no son las palabras, es el espacio físico, no colabora con ese equilibrio territorial sino todo lo contrario. Si ustedes apostaran por un modelo policéntrico con varios núcleos, polinucleado, estaríamos en un modelo mucho más equilibrado territorialmente que el que tenemos que se basa principalmente en el centro y periferia. Solo invierten en nuevas líneas de alta velocidad. No se están mejorando las existentes, pero incluso se están desmantelando algunas vías como es el caso de la antigua FEVE, hoy denominado ancho métrico, entre Ferrolterra, A Mariña y Asturias, y a la que se están destinando partidas realmente ridículas, 15.000 euros y 387.000 euros para la provincia de Lugo y A Coruña y además que no tienen programación futura. Cualquiera que coja un tren entre A Mariña o Ferrol puede comprobar el deterioro y el abandono de esta línea. También se están ignorando las necesidades en servicios de proximidad. Galicia es de las pocas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 52

comunidades autónomas que carece de servicio de cercanías. En ejercicios presupuestarios anteriores sí que figuraba algún tipo de partida para el estudio del tren de cercanías y ahora ha desaparecido por completo. Por tanto, nos preguntamos si es que ha abandonado del todo el tren de cercanías para Galicia o piensan recuperarlo algún día. Ese servicio ferroviario que más necesita precisamente la población para desplazamientos diarios y que además dentro de las áreas metropolitanas como Vigo y Coruña, que tienen una población de medio millón de habitantes. Está perfectamente justificado en cuanto a densidad de población y además haría más viable algún tipo de infraestructuras como el eje atlántico aportando mayor número de tráfico de pasajeros. Queremos saber qué ha hecho el secretario general con este proyecto de servicio de cercanías para Galicia y para las áreas metropolitanas de Vigo y A Coruña.

El deficiente limitado estado de los servicios interiores, los denominados regionales, que es lo más parecido que tenemos a un tren de proximidad, va a seguir igual o peor debido a la falta de inversión en su mejora. De nuevo quiero ejemplificarlo con otra de las líneas en absoluto estado de abandono y perceptora de pequeñas inversiones como es la línea Ferrol-A Coruña, que cuenta con servicios propios del siglo XIX. Dado que Ferrol quedó excluida del eje atlántico. Un modo de garantizar el tren sería modernizar la línea con inversiones adecuadas. Sin embargo, para este ejercicio solo hay 500.000 euros. ¿Qué van a hacer con estos recursos? ¿Qué se puede avanzar con tan pequeña cantidad de presupuesto? ¿Van a abandonar este proyecto?

Tenemos dudas sobre en qué consiste en concreto el plan de electrificación a 25.000 voltios entre Vigo y Tuy con 1,5 millones para este año y otras partidas como la electrificación entre Monforte y Lugo, con partidas también muy bajas. Nos da la sensación de que se ponen cantidades irrisorias para que parezca que se está apostando por ese tipo de infraestructuras, pero en realidad no tenemos cantidades suficientes que permitan ejecutar nada. También nos llama la atención la irrisoria partida destinada a la prolongación del eje atlántico ferroviario hasta Portugal. Es una conexión necesaria. Tenemos la capacidad de conectar desde A Coruña hasta el sur de Portugal, todo el eje atlántico, y que por culpa de unos pocos kilómetros no tengamos esa conexión llama realmente la atención y que solo se destinen 100.000 euros para ejecutar esa conexión no lo entendemos. No sabemos si está en las previsiones del ministerio ejecutar esa conexión o no. Si van a apostar por la modernización de la línea con Portugal desde Vigo. También, dada la inexistencia de partidas para las conexiones ferroviarias con los puertos exteriores de Ferrol y A Coruña, queremos saber si se han descartado estas infraestructuras necesarias para las comunicaciones de mercancías y el hecho de que se plasme en pequeñas partidas sin proyección futura para los proyectos LAV entre Orense Lugo, Orense Vigo y Lugo A Coruña. Si tiene alguna finalidad su denominación en los presupuestos generales, pero donde no se le da otra vez partida presupuestaria. No sabemos si ustedes están tratando de mantener algún tipo de ficción sobre un modelo de alta velocidad que parece que es imposible ejecutar. Ustedes recogen esas partidas, pero sin dinero suficiente para que se ejecuten. Por tanto, ni estamos avanzando cara a ese sentido, de desenvolver la alta velocidad, pero al mismo tiempo están generando un tapón para que se desenvuelva otro tipo de alternativa. Queremos saber qué es lo que opina usted sobre estas vías que no tienen partida presupuestaria prácticamente.

En cuanto al AVE Madrid-Orense y el constante baile de fechas de finalización del tramo Lubián-Orense, que es la línea que se lleva casi toda la inversión de Fomento en materia ferroviaria, le quería preguntar por la fecha exacta de finalización de esta línea. Me gustaría enseñarle este gráfico que es de las inversiones del sector empresarial y fundacional en Galicia. Aquí está el AVE Orense-Madrid. Esto que hay aquí que probablemente de lejos ni se vea es el resto de las inversiones. Cuando realmente hay un grado de ejecución tan bajo como el que tenemos, la inversión real es prácticamente nula. Estamos generando unas expectativas mediante unos presupuestos, como fueron en el 2016, y se está repitiendo en el 2017, que cuando el grado de ejecución es tan bajo tenemos un *bluff* con la inversión real en Galicia. Creemos que cuanto antes acaben la línea de alta velocidad de Orense mejor para poder desenvolver otro tipo de modelo de infraestructuras alternativo, pero queremos saber cuál es la fecha para esa conclusión. Que conste que además será sin la variante a Orense. Es decir, los trenes de alta prestación pasarán por el centro de la ciudad y de la variante nada sabemos porque no consta en el proyecto de presupuestos. ¿Significa esto que ha descartado por completo la construcción de la variante a Orense?

En materia de carreteras, como reflexión genérica inicial, desde el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea creemos que se debería de realizar un análisis global del actual mapa de carreteras que combina vetustos viales nacionales, autovías y autopistas que se han ido añadiendo sin ningún análisis previo entre lo viejo y lo nuevo. Prácticamente podríamos hacer como una especie de cata arqueológica entre las diferentes capas de infraestructuras. Tuvimos las nacionales,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 53

después las autopistas, después fuimos sumando radiales, pero todo esto sin hacer una visión de conjunto muchas veces. No han ido evolucionando todas en su conjunto, sino que hemos ido en una carrera hacia delante, manteniendo la rueda de la inversión. Ese modelo que va asociado muchas veces a ese modelo especulativo. Cuando hacemos esa cata arqueológica lo que vemos es que ese sustrato de carreteras nacionales no ha evolucionado con el tiempo, no se ha adaptado ni se ha coordinado con esas nuevas infraestructuras y en muchos casos vemos que esas carreteras nacionales están en estado de conservación lamentable, falta de actualización y, sobre todo, que no se adaptan las nuevas funciones que cumplen esas carreteras nacionales y no están adaptadas a los nuevos usos que recogen. En territorios como Galicia, el caso es más grave, porque esas carreteras nacionales pasan por un espacio que tiene una dispersión poblacional muy grande y que convierte esas carreteras nacionales incluso en ciudades lineales. Por tanto, requiere de nuevos usos y adaptarla a esa funcionalidad nueva. Requeriría un estudio de las carreteras nacionales en su conjunto y ver en qué tramos se podrían adaptar a convertirse en travesías urbanas o viales de comunicación entre población. El Ministerio de Fomento las ha congelado en el tiempo y no ha llevado a cabo un ejercicio de análisis sobre su situación a medida que pasaban los años y se modificaban sus características. El furor constructivo ha llevado también a construir nuevas autovías que en algunos casos discurren paralelas a las carreteras nacionales y muchas veces autovías en paralelo a otras autovías en este sin sentido que vivimos sin detenerse en la mejora integral de muchos de estos viejos viales y hacerlo de una forma coordinada.

Voy acabando ya. La falta de adecuación y mantenimiento genera también graves problemas de seguridad vial. Nosotros lo vemos sobre todo en carreteras como la N-120 o la N-VI. También se observan unas deficiencias en numerosas carreteras de la provincia de Lugo que están en un estado bastante lamentable. Respecto a la A-8, la nueva autovía del cantábrico estrenada en 2014 queremos decirle que es ineficaz, que no cumple con el cometido para el que fue construida que era evitar las deterioradas carreteras nacionales. Porque por culpa de esos errores técnicos en el proyecto, la consecuencia es que el tramo entre Mondoñedo y Abadín está casi siempre cerrado al tráfico por niebla. Construyeron la A-8 para que los conductores de A Mariña a Lugo no tuviesen que continuar por la nacional, pero su cierre constante obliga a que al final todos tengan que ir otra vez por la nacional. Dado que no tienen disposición a solucionar esto, queremos saber qué van a hacer con esta carretera A-8, porque hasta el 2019 parece que no lo van a resolver, según los presupuestos. Lo que deberían hacer es mejorar también la carretera nacional que está prestando servicio ahora. También es censurable las irrisorias cantidades contempladas en el proyecto, en la entidad Seittsa, para la necesaria reforma de la N-550, que es la que cruza Galicia de norte a sur, y construye una ciudad lineal alrededor de este vial y es el alternativo a la AP-9. Esta N-550 lo lógico sería que se adaptase a esa nueva funcionalidad y que se utilizase la AP-9 para recorridos de larga distancia. Ante este periodo de crisis y con la AP-9 sin rescatar, con los peajes abusivos que tenemos que pagar, hace que mucha gente tenga que utilizar la nacional para hacer distancias de largo recorrido. Se están hibridando diferentes usos, un uso de distancia de cercanías y usos de larga distancia que generan un flujo de tráfico enorme en esta vía y graves problemas de seguridad vial. Lo lógico sería que tuviésemos una AP-9 gratuita. Ya saben cuál es nuestra posición. Cuando menos, hagan lo que puedan en cuanto a materia de seguridad vial en torno a la N-550.

Respecto a las autovías A-54, se señala en los presupuestos que hasta el 2020 no se va a acabar. Vemos que esto pasa con muchas de las propuestas que hay como la variante A Estrada, todas se dilatan como un chicle hasta el 2020, cuando se tenían que haber acabado en el 2016 o en el 2017, lo que hacen ustedes es dilatar los plazos para no tener que invertir mucha cantidad en este 2017. Queremos saber si el año 2020 va a ser el año mágico de las inversiones o es que cuando llegue el 2020 van a seguir estirando las partidas hasta el 2022, 2023 y así infinitamente. Quiero hacer una reflexión de que hagan una estrategia global, general, que esté bien articulada. La crisis además puede ser una oportunidad en materia de infraestructuras, porque tenemos dos alternativas ante la crisis: seguir manteniendo esa ficción de una red de infraestructuras que no se sostiene, que es insostenible y haciendo presupuestos de ciencia ficción o tomarnos en serio esto que estamos viviendo de crisis económica y aprovecharlo para hacer un modelo mucho más racional. Introducir racionalidad en las infraestructuras y adaptar las intervenciones, sobre todo las necesidades prioritarias y tener en cuenta la sostenibilidad del modelo a medio plazo. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Fernández.

Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Sonia Ferrer.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 54

La señora **FERRER TESORO**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes ya y bienvenido, señor Niño, a la comparecencia de hoy en su calidad de secretario General de Infraestructuras y de presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre. Entrando de lleno en el tema que nos ocupa y respondiendo al análisis que ha hecho usted del contexto global de los objetivos del presupuesto donde ha dicho que apostaban por garantizar una vertebración social, por una igualdad de oportunidades, por conseguir un sistema de transporte que sea cada vez más eficaz, más moderno, adecuado a las nuevas tecnologías y orientado al ciudadano, no puedo si no negarle la mayor. Rebatir esta idea puesto que desde el Grupo Socialista creemos que se trata de unos presupuestos que no dan respuesta a los ciudadanos y así lo voy a detallar a continuación. Solo en la sociedad que usted preside se ha producido un recorte de un 41 % pasando de 668 millones a 393 millones de presupuestado a presupuestado. Además si luego las partidas no se ejecutan se van posponiendo de ejercicio a ejercicio presupuestario, la cosa empeora. Simplemente una curiosidad. Usted ha dicho que han retomado sesenta obras que estaban paradas y que se han reactivado. Esto ya lo dijo usted en 2015. Aquí está el «Diario de Sesiones» cuando vino a presentar los presupuestos, estamos en 2017. Hay que echar un vistazo al territorio y comprobar que muchas veces los criterios que se han elegido no siempre han sido criterios técnicos, sino que han sido criterios políticos, sobre todo con una subjetividad derivada de intereses partidistas y han jugado un papel primordial en este reparto. Los desequilibrios territoriales son mayores ahora que antes, sirva de ejemplo Andalucía. Si además a eso sumamos, como ha dicho antes mi portavoz en la anterior intervención, que prácticamente todas las partidas inversoras decrecen, en carreteras un 13 %, en ferrocarriles un 29, la valoración ha de ser negativa y, por tanto, de desaprobación de estas cuentas que ustedes nos presenta hoy aquí.

Entrando ya de lleno en cada una de las cuestiones que nos planteaba, en el caso de las infraestructuras de transporte ferroviario, el presupuesto ha bajado casi un 50 %. Este drástico recorte no se sostiene con el argumento que ya hemos oído también aquí que solo quedan seis meses del año que no les va a dar tiempo a ejecutar los presupuestos. Los presupuestos son responsabilidad del Gobierno. La responsabilidad del Gobierno es tener unos presupuestos y ejecutarlos. No valen más excusas.

En cuanto a la red convencional, nos parece que la cantidad asignada, que usted ha comentado, es claramente insuficiente. Se incluyen diversas actuaciones de renovaciones de líneas que vuelven a aparecer de nuevo en los presupuestos. Frases como se prevé el inicio o se continuará trabajando son algunas frases hechas ya prácticamente históricas que no vienen a ser sino meras declaraciones de intenciones, pero poca realidad. Las conexiones con puertos marítimos, por ejemplo, son absolutamente esenciales desde nuestro punto de vista. También nos parece que se encuentran escasamente representados en los presupuestos —creo que usted no ha dicho ninguna cifra— cada partida que se vuelve a repetir sin haber sido ejecutada.

Respecto a las actuaciones de seguridad, se hace referencia a la supresión de pasos a nivel. Me gustaría que me dijera qué grado de efectividad contempla esta partida.

En cuanto a cercanías, se pasa de una inversión de 2,9 millones de euros a 2 millones de euros, pero siendo lo realmente ejecutado en los presupuestos de 2016, 1,1. El ejemplo lo tenemos en Madrid, con lo poco que se ha realizado y se presupuesta ahora 1,5 millones, completamente insuficiente. Si hablamos de corredores ferroviarios, si comparamos los presupuestos del año 2016 y los actuales, en el 2016 se presupuestaron 3,8 miles de millones de euros y este año 1,7. Si ya era completamente insuficiente el año pasado, estos lo son aún más. A este ritmo pasarán muchos años para que los corredores ferroviarios sean una realidad.

Me detendré brevemente en el corredor mediterráneo, cito textualmente la memoria de los presupuestos de 2016, uno de los apartados dice: En 2016 la secretaría de Estado iniciará el estudio de la integración urbana en Lorca, perteneciente a la línea de alta velocidad Murcia-Almería. Cito la de 2017: En 2017 la secretaría de Estado continuará el estudio de la integración urbana en Lorca, perteneciente a la línea de alta velocidad Murcia-Almería. Ha cambiado el orden de las palabras, pero la frase sigue siendo la misma y la realidad también lo es. Solo le voy a dar un dato. La línea de Murcia-Almería, 2.540 millones. Realizado en la provincia de Almería, de la cual soy diputada, cero euros en los últimos cinco años de Gobierno del Partido Popular. Presupuestado este año unos escasos 2 millones de euros que se supone que van destinados a la redacción de proyectos que ya estaban ejecutados y que parece que no existen. El caso de Almería, lo voy a poner como ejemplo negativo, especialmente sangrante, usted lo conoce de sobra. Esta provincia, al igual que otras de España —y especialmente Andalucía—, ha sufrido el olvido del Ministerio de Fomento. Un olvido sistemático. Durante cinco años no se ha hecho ni un solo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 55

tramo de la línea de alta velocidad Almería-Murcia, de Granada ya ni hablamos. Sino que tampoco se ha invertido un solo euro en la conexión del ferrocarril al puerto ni se han quitado los pasos a nivel, ni uno de los que hay en la provincia. Además se ha olvidado completamente del soterramiento en la ciudad de Almería o la mejora en el tren convencional, por ejemplo, la adaptación a personas con discapacidad que no está adaptada. Es decir, ha sido el ejemplo perfecto del abandono en materia ferroviaria, 0,0 como los refrescos sin alcohol. Usted estaba, igual que los comparecientes anteriores, comparando la estimación de los presupuestos, el proyectado, con lo realmente ejecutado. Lo hemos dicho aquí anteriormente, eso nos parece que es hacer trampa. Si en el caso de Almería lo pusiéramos así, ustedes presupuestaron para la alta velocidad 100 millones cada año y se ha ejecutado cero. Si lo comparamos con lo anterior, con que hubiesen puesto un euro este año ya sería más grande el presupuesto. Nos parece que es una trampa. Hace unos días el ministro nos pone de ejemplo, de mal ejemplo claro. Cuando estaba visitando una obra en Zamora y le reprocharon el retraso en la estación proyectada en Otero de Sanabria, cuando se acordó, para ponerlo de ejemplo, de los retrasos de alta velocidad en Almería. Cuando dijo una provincia donde los escenarios de finales de obra dejan mucho de ser los que aquí se van a producir. Por tanto, un mal ejemplo. Hay que recordar que en su reciente visita a Almería De la Serna anunció que en Almería el AVE vendría no antes de 2023.

También le preguntamos qué va a pasar con la variante ferroviaria, ya lo hemos hablado aquí, de Pajares. A fecha de hoy, trece años después de los inicios de los trabajos, no existe siquiera una estimación para la puesta en servicio de al menos uno de los túneles excavados. El Gobierno debe comprometerse en un calendario, donde además se contemple las inversiones sin más demoras ni modificaciones innecesarias totalmente arbitrarias. Los Presupuestos Generales del Estado de 2016 contemplaban una partida de 115 millones, de los que se han ejecutado solamente 33, los de este año 68 millones. A este ritmo no se acaba sino más allá del 2021.

También nos gustaría que nos dijera por qué no se invierte en la conexión Algeciras-Bobadilla, de vital importancia para Andalucía. Algeciras, les recuerdo, es el segundo puerto en importancia a nivel europeo, donde no se ha hecho absolutamente nada. La alta velocidad entre Huelva, la conexión norte sur en Madrid, pregunta sin respuesta. Espero que pueda responderlas con rigor y veracidad.

En materia de carreteras se ha pasado de los Presupuestos Generales del Estado de 2016 de 2.206 millones de euros a 1.913 de inversión real en 2017. Es decir, un recorte de un 13%. Nos parece que son muchas actuaciones, pero realmente pocas dotadas. Eso conlleva una dispersión de esfuerzos, un incremento de costes, demora en la inversión y finalmente, un bajo porcentaje de obra realmente ejecutada. En el ejercicio anterior se guiaron por motivos estrictamente políticos, las fechas electorales. Fuimos testigos de alguna obra de carretera que pudiendo estar finalizada se dilataron para utilizarla de una manera partidista. Esto ya no les vale. Le pregunto: ¿Qué pasa con la autovía de circunvalación en Sevilla y con la duplicación de la carretera N-II en Girona? También nos gustaría saber la Autovía A-3 Blanca-Font de la Figuera y también la carretera N-340 en Tarragona entre la Mora y la Poble de Montornès, que por fin tiene una partida en los presupuestos. ¿Se empezará definitivamente este año?

Otro aspecto que consideramos esencial es el de la conservación. Tenemos una red de 25.000 kilómetros de carretera con un nivel de mantenimiento la verdad bastante mejorable. La inversión, usted lo ha dicho, es de 884 millones de euros, escasamente algo más que la del año pasado. Casi algo menos de lo que se debería de invertir. Lo hemos dicho también aquí a lo largo de las comparecencias anteriores. Según algunos estudios se acumula un déficit en conservación de carreteras de más de 6.600 millones de euros. Esto deriva, como saben, en un problema de seguridad vial nada desdeñable. Debería de ser una partida prioritaria y no lo es. Espero que conteste a las preguntas y muchas gracias por su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Ferrer.

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada doña Raquel Alonso.

La señora **ALONSO HERNÁNDEZ**: Gracias, señor presidente.

Muchísimas gracias, señor secretario General de Infraestructuras por comparecer hoy ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados para presentarnos los Presupuestos Generales del Estado de 2017. Unos presupuestos que muestran una especial sensibilidad hacia el ferrocarril dedicando la mitad del total de la inversión al mismo. Unos presupuestos donde la inversión total destinada a la construcción de obra nueva de carreteras y a la conservación de nuestra red viaria ascenderá a 2.121 millones de euros, un 15,7% más que el montante de lo ejecutado en 2016 y que además supone el 24% de la inversión total del Grupo Fomento. Unos presupuestos donde por primera vez la partida inversora

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 56

destinada a conservación supera la de nueva construcción. Esto es así, porque no nos conformamos con aumentar los ya más de 166.000 kilómetros de carreteras. Tampoco nos conformamos con seguir incrementando los ya más de 17.000 kilómetros en vías de gran capacidad, lo que nos convierte en el tercer país del mundo, tras Estados Unidos y China, por número de kilómetros. Nos conformamos con tener la mayor cantidad de kilómetros de AVE por habitante del mundo. Además de todo eso, queremos potenciar la calidad de nuestras vías, porque tampoco nos conformamos con tener una tasa de siniestralidad menor que Francia o Italia. Por eso de la inversión real de la Dirección General de Carreteras y del Seittsa se destinan 958 millones de euros a conservación y a seguridad vial. Como he dicho antes, por primera vez, la partida inversa, la destinada a conservación, supera a la de nueva construcción. También es significativo que en la última publicación de los indicadores del CIS de marzo de 2017 acerca de las preocupaciones de los españoles, tan solo para el 0,2% de los españoles las infraestructuras suponen uno de los tres principales problemas de España. Esto es así, porque cuando las cosas funcionan bien, no nos preocupamos demasiado por ellas, pero está claro que si funcionan bien es porque quienes sí se han preocupado por ellas ha sido el Gobierno de España mediante unos presupuestos responsables y realistas, como son los presupuestos de 2017.

En términos generales, sobre el Ministerio de Fomento este presupuesto se incrementa un 24,2% respecto a lo ejecutado en 2016 y es aún más favorable si hablamos de la inversión, puesto que esta es un 45% mayor que lo ejecutado en 2016. Sin embargo, es frecuente escuchar la verdad a medias de que este presupuesto supone una reducción del 10,37% en relación con el presupuesto aprobado. Claro cuando se da este dato tampoco se tiene en cuenta el acuerdo de no disponibilidad de 29 de abril de 2016 por un importe de 598 millones de euros. Si lo tuviéramos en cuenta entonces los presupuestos de este año seguirían al mismo nivel que los de 2016. Además en aras de consolidar la creación de empleo y el crecimiento económico se ha realizado un esfuerzo para priorizar la inversión frente al gasto corriente. El gasto en inversión supone un 52,43% del presupuesto consolidado. Mientras que el 47,57% corresponde a gasto corriente.

Hablando de aspectos más concretos, y sin ánimo de ser reiterativa, estos son unos presupuestos que, tal y como ha mencionado antes el secretario de Estado, permitirán impulsar nuestra red de carreteras y, en particular, actuaciones tan reclamadas y queridas como varios tramos de la A-2, de la A-11 de la autovía del Duero, de esta sé bien lo querida y reclamada que es puesto que es de mi tierra. O la autovía A-12 del Camino de Santiago, A-21, A-22, A-23, A-44 en Andalucía, S-40, A-54 Lugo Santiago, A-56 Lugo-Ourense, A-32 Linares-Albacete, así como la continuación de actuaciones como la A-27 entre Valls y Montblanc, la autovía A-30 del Reguerón o la A-62 Fuentes de Oñoro-Portugal. Además de todo esto, sin olvidarnos de nuevos accesos viarios a puertos y aeropuertos, como el acceso sur al puerto de Barcelona, el acceso al puerto de Gandía o el acceso a norte y sur al Puerto de Algeciras.

Para finalizar, quiero hacer un llamamiento a la responsabilidad del resto de los grupos parlamentarios, para que consideren aprobar estos presupuestos no solo porque nos permitirán cumplir con el objetivo de déficit del 3,1% para 2017 y son necesarios para reducir la tasa de desempleo al 16,6%, sino porque con la prórroga, debido al acuerdo de no disponibilidad, en la actualidad disponemos en Fomento de 162 millones de euros menos que si aprobásemos los presupuestos para 2017, y la ejecución será más ágil, ya que ahora estamos sujetos a una autorización previa del Ministerio de Hacienda y a información pública. Sabemos que todos querríamos más y que a todos se nos ocurren muchas más actuaciones necesarias. Sin embargo, quiero agradecer a este Gobierno que haya relegado las políticas de inauguraciones y de corte de cintas para centrarse en las personas y en el gasto social, que es lo que de verdad nos importa a los españoles en este momento.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Alonso.

Cierra el debate, respondiendo, el secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, agradezco a todos el tono de sus intervenciones. La verdad es que es una larga lista de actuaciones. Creo que me las sé todas aunque solo sea porque llevo muchos años en esta situación. Espero no dejar ninguna pendiente.

En primer lugar, muchas gracias al señor Martínez Oblanca, diputado del Grupo Mixto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 57

En cuanto a la referencia que he hecho a que el puerto de Barcelona está conectado en ancho internacional, en el año 2012 hicimos la conexión provisional, con un presupuesto de unos 26 millones de euros, y está en marcha, es decir, los proyectos están prácticamente finalizados y la previsión es que las obras se puedan licitar a corto plazo para un nuevo acceso ferroviario que hará compatibles tres anchos en el acceso al puerto de Barcelona: el ancho internacional, el ancho ibérico y el ancho métrico, porque también hay comunicaciones en ancho métrico responsabilidad de Ferrocarriles de la Generalitat. Estas actuaciones están incluidas en los Presupuestos Generales del Estado y se pueden ver, aunque de todas formas serán detalladas por el presidente de ADIF.

En el caso concreto de Asturias, me pregunta por las conexiones por carretera con Gijón. Como sabe su señoría, hay dos importantes actuaciones: una se ha adjudicado hace poco tiempo y tiene una dotación importante en los presupuestos del Estado para el año 2017 y la otra es el ramal de Jove, una obra que también queremos licitar a corto plazo y que ya está dotada presupuestariamente. Con ello, el puerto de Gijón, un puerto importante del norte de España, tendrá una buena y adecuada comunicación por carretera.

En cuanto a las preguntas que me hace sobre la conexión a través del puerto de Pajares, creo que esta mañana ya ha dado una cumplida respuesta —por lo menos, así le he escuchado yo— el secretario de Estado. De todas formas, le indicaré que hay que realizar el acondicionamiento entre León y La Robla, porque, como sabe su señoría, actualmente hay una línea que tiene vía doble en ancho ibérico, y lo que se va a realizar es un acondicionamiento con la instalación del ancho internacional, gracias a la instalación de un tercer carril en ambas vías. Además, este acondicionamiento llevará aparejadas otras actuaciones importantes, como la supresión de pasos a nivel, lo que va a permitir que se pueda circular a una velocidad superior a 200 kilómetros por hora. En cuanto a los túneles, el secretario de Estado ha dicho claramente que los dos tubos correspondientes al túnel de Pajares se van a ejecutar en ancho internacional y que también se va a llevar a cabo la renovación de la vía y el acondicionamiento del actual trayecto del túnel, conocido vulgarmente como el túnel de la Perruca o la rampa de Pajares, por emplear términos acuñados en Asturias. Hay una dotación importante, de más de 140 millones, que se quiere llevar a cabo.

Me pregunta también por el itinerario entre Oviedo y La Espina. A lo largo de la anterior legislatura se logró un importante impulso, porque había dos tramos parados —es una de las sesenta obras que he mencionado, aunque después volveré sobre ella, porque la portavoz del Grupo Socialista también se ha referido a esta cuestión—, y nosotros seguimos trabajando con el objetivo de poder finalizar el primer tramo, impulsar el segundo y continuar en este importante eje en Asturias.

Paso a responder al señor Garaulet, portavoz del Grupo Ciudadanos.

En cuanto a la pregunta que hace sobre la variante de Pajares, quiero indicar que desde el origen de su planificación, que yo tomé en el año 1999 con el impulso del estudio informativo, ya se contemplaba en dicho estudio que en este túnel se instalaría el ancho internacional —posteriormente ha tenido toda una historia, que conoce perfectamente su señoría—, y en la decisión sobre la variante se han tenido en cuenta muchísimos factores, y un aspecto fundamental es el de la interoperabilidad ferroviaria. Como sabe su señoría, esta tiene varios elementos, y uno es el ancho —me refiero a la interoperabilidad en la Unión Europea—, así como electrificar a 25.000 voltios, y, en el ámbito de la señalización, instalar como sistema interoperable el ERTMS en la versión actual.

En cuanto al corredor mediterráneo, su señoría me pregunta si el tercer carril es la mejor solución. En el año 2012, cuando el Partido Popular asume el Gobierno y el Ministerio de Fomento se plantea qué actuaciones se pueden llevar a cabo para satisfacción de uno de los objetivos en la sociedad, en la industria, en las empresas, etcétera, que es la instalación del ancho internacional, y se valoran algunas alternativas —algunas estaban a nivel de estudios, otras simplemente a nivel de diseño muy primario—, ante el elevado coste que suponía la instalación de un nuevo trazado exclusivamente en ancho internacional, con el objetivo de poder lograr una solución en el plazo más breve posible, se opta por el tercer carril. El primer tramo en el que se instaló el tercer carril fue entre Tardienta y Huesca, el segundo fue el de Girona-Figueras en la línea convencional y también se instaló entre El Papiol y Mollet, en Barcelona. En definitiva, es una tecnología compleja y novedosa, pero en España ya se viene trabajando sobre ella. Finalmente, se ha concluido el tramo entre Valencia y Castellón, que, como sabe su señoría, está en periodo de pruebas, en periodo de homologación, hasta tanto sea autorizada su puesta en servicio por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Esta decisión persigue la implantación del ancho internacional en el plazo más breve posible y ya se han hecho por parte de ADIF los estudios que demuestran que existe capacidad, de acuerdo con la evolución del tráfico de mercancías en ancho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 58

internacional. Por supuesto, para que exista garantía, se lleva a cabo todo el proceso de homologación, se consideran todos los análisis de riesgo, etcétera, antes de que sea autorizada la puesta en servicio por la Agencia de Seguridad Ferroviaria. Y como le digo, en cuanto a capacidad, ya se han llevado a cabo los estudios para hacer compatible el tráfico de mercancías en ancho internacional, el tráfico de mercancías en ancho ibérico y el tráfico de viajeros tanto de cercanías como de medio y largo recorrido.

En cuanto a la variante de Vandellós, la verdad es que tiene una vida muy larga. Yo era director general de Ferrocarriles en el año 2001 y tuve la suerte de licitar las primeras obras de plataforma de uno de los tramos a través de la Dirección General de Ferrocarriles, y no solo las licitamos sino que las completamos en el año 2003. La historia ha sido bastante larga y complicada. Concretamente, en 2010 hubo un parón de las obras en curso debido a los recortes presupuestarios que se produjeron en ese año, posteriormente se continuaron y ahora mismo ya estamos trabajando sobre un horizonte para su puesta en servicio en el plazo más breve posible, lo que confirmará mañana el presidente de Adif, que, en definitiva, es quien tiene la responsabilidad directa sobre la ejecución de las obras, porque en la Secretaría General en la que yo estoy simplemente realizaremos la autorización de la puesta en servicio, después de todos los análisis hechos por parte de ADIF.

Hace usted una comparación con los acuerdos del AVE al levante y se refiere a la fecha de 1999. Señoría, fue en 2001. Estuve presente en aquel acto, en el que también estuvieron el presidente de Murcia, el presidente de la Comunidad Valenciana, el presidente de la Comunidad de Madrid, el presidente de Castilla-La Mancha y el entonces ministro de Fomento.

En cuanto al mantenimiento de la red ferroviaria, desde luego, para nosotros es un objetivo prioritario. En el presupuesto de este año, igual que en la proyección para los siguientes años, existe un incremento importante. En 2017 se produce un aumento muy notable en inversión para mantenimiento en la red convencional, en general, y esa proyección también es para 2018.

Con respecto al Plan de cercanías y la baja ejecución, esta se puede medir en las actuaciones comprometidas que ya tienen obra adjudicada y en las actuaciones que tienen obra ejecutada, que, según nuestros datos, no coinciden con el 10 %, porque nosotros entendemos que también hay que contemplar las obras que están adjudicadas y tienen un horizonte de ejecución. Según estos datos, que son conocidos por la Generalitat de Cataluña porque los hemos compartido, estamos hablando de unos niveles de ejecución superiores al 80 %.

En cuanto al AVE a Granada y el AVE a Murcia por los que se interesa su señoría, conoce las dificultades que ha habido en el AVE a Granada. Ahora mismo hay una hoja de ruta que se está cumpliendo y todo se está desarrollando de acuerdo con el plan que ha transmitido el ministro de poder finalizar las obras en este año. Además hay una comisión de seguimiento, en la que tengo la suerte de estar, que se reúne periódicamente. Nos hemos reunido dos veces en los últimos meses en Granada, tenemos que hacer un seguimiento puntual y compartirlo con absoluta transparencia, y hemos dado la información, el cronograma, etcétera. Por tanto, lo estamos cumpliendo y hay un plazo ya cierto. Y en cuanto al AVE de Almería, recientemente el ministro presentó el nuevo plan para llevar a cabo esta inversión. Pero, sobre todo —y creo que esto es lo importante—, se trata de un plan creíble, en cuanto que es un plan y está plurianualizado, como puede ver su señoría en los presupuestos de ADIF. En definitiva, hay una proyección en el tiempo para poder finalizar esta actuación, que quizás se ha demorado desde que se empezó a hablar de esta conexión en el año 1999. Me refiero a esta fecha porque fue cuando yo recalé en el ámbito ferroviario.

Paso al tema de carreteras. Desde luego, para nosotros la conservación y el mantenimiento es una prioridad absoluta, y ello se demuestra porque en los Presupuestos Generales del Estado, como ya ha visto su señoría, el porcentaje destinado a conservación y mantenimiento supera el correspondiente a construcción. Evidentemente, la prioridad en conservación se centra en dos facetas: por una parte, en la viabilidad, y su señoría también ha hecho referencia a la viabilidad invernal, al cumplimiento de una moción consecuencia de interpelación, y nosotros lo estamos cumpliendo, es decir, estamos mejorando nuestros protocolos para que las situaciones inadecuadas que se hayan podido producir no se vuelvan a repetir. Creo que hay elementos de coordinación muy importantes y en ello estamos trabajando.

Sobre el plan referido a mejoras y protecciones para motoristas, se ha impulsado a través de Seittsa un programa por importe de 23 millones de euros —hablo de memoria— y en la actualidad ya estamos ejecutando las obras, lo que va a permitir avanzar de manera sustancial en esta protección. Es una cuestión que nos preocupa y quiero indicar que en estas nuevas obras que estamos llevando a cabo el balizamiento ya considera esos faldones, para evitar que si se producen accidentes no tengan

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 59

consecuencias para los motoristas. En definitiva, este programa supondrá del orden de 1.000 kilómetros con protección en el balizamiento.

En cuanto a las prioridades del mantenimiento, ya detallé antes cómo se desglosa esta partida: por un lado, atendemos a la conservación rutinaria, a la que se refieren los contratos de conservación integral, y, por otro lado, estamos haciendo frente al pago del canon correspondiente de las autovías de primera generación. Ya le he detallado cuáles son las inversiones, y, desde luego, seguimos invirtiendo en conservación y sigue siendo para nosotros una prioridad.

Paso a responder a la diputada Alexandra Fernández, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Cree usted que las inversiones en alta velocidad no deberían ser prioritarias pero al mismo tiempo hace referencia a que tenemos que acabar y lo más rápidamente posible determinadas conexiones, como el AVE a Orense, e incluso ha hablado de la conexión con Lugo, etcétera. Señoría, los estudios demuestran que el transporte que se realiza a través de la alta velocidad es mucho más sostenible que el realizado por carretera y el vehículo privado. Por tanto, no estoy de acuerdo con lo que plantea su señoría.

En cuanto a los precios, quiero hacer referencia a que en la anterior legislatura se hizo un esfuerzo enorme por ofrecer unas tarifas lo más bajas y asequibles posibles para que los ciudadanos usen este modo de transporte, y estamos a un nivel similar a otros países que tienen desarrollada la alta velocidad, como es el caso de Francia.

El AVE no es únicamente para ir a Madrid, hay relaciones transversales desde Galicia, Asturias o Cantabria que no van a Madrid, sino al levante, incluso en determinadas fechas también al sur de España. Puedo ponerle muchos ejemplos, y uno que se me ocurre, porque es la más larga en nuestro país a través de una línea de alta velocidad, es la conexión desde Málaga hasta Girona, que son 1.200 kilómetros, y no se pasa por Madrid. Desde luego, nosotros sí creemos que el AVE vertebrará este país.

Me pregunta por qué desaparecen partidas en cercanías y se refiere también al caso concreto de Galicia. Con respecto a la línea entre A Coruña y Ferrol, por la que su señoría se interesa, figura una partida para mejora de la línea convencional, y en Betanzos estamos haciendo un estudio para realizar una variante y, por tanto, mejorar los tiempos de viaje, que es nuestro objetivo. En las líneas convencionales nuestro objetivo es realizar inversiones, suprimir limitaciones temporales de velocidad, ir mejorando los tiempos de viaje, así como la regularidad de estos servicios.

En cuanto a la línea entre Vigo y A Coruña, como sabe su señoría, en la anterior legislatura se completó una línea de alta velocidad que permite realizar servicios en unos tiempos totalmente competitivos con la carretera, fundamentalmente con el vehículo privado, y los datos demuestran que el uso se viene incrementando año tras año. También hemos mantenido la línea convencional, con los denominados trenes de proximidad, una conexión que permite que los ciudadanos puedan usar el ferrocarril y otros modos de transporte.

Dice usted que Ferrol está excluido del eje atlántico. Este eje sigue siendo desde el límite con Portugal hasta Ferrol. Cosa distinta es el desarrollo de las inversiones, pero, como le he indicado anteriormente, se irán mejorando los tiempos de viaje.

En cuanto a la electrificación de Vigo-Tuy, queda un tramo desde O Porriño hasta el límite con Portugal, una previsión ya contemplada en los presupuestos de ADIF, y se electrificará al mismo tiempo que los ferrocarriles portugueses lleguen a la frontera. Como sabe su señoría, también se está electrificando la línea ferroviaria desde Oporto hasta el límite con Pontevedra y está previsto que lo hagamos al mismo tiempo. Precisamente, se impulsaron notablemente en la anterior legislatura los servicios ferroviarios entre Vigo y Oporto, con unos tiempos de viaje mucho más competitivos que los que había anteriormente, y se está comprobando un incremento notable de su uso por parte de los ciudadanos.

Dice usted que no aparecen determinadas partidas. En el caso concreto de Orense-Lugo, existe una partida plurianualizada en el presupuesto de ADIF que contempla importantes inversiones a realizar en los próximos años, y yo me centraría en el periodo que finaliza en 2020.

En cuanto a que la comparación se hace con el presupuesto ejecutado, evidentemente cada uno puede hacer la comparación como desee. Nosotros creemos que lo importante del presupuesto es la ejecución, y lo que queremos es que el presupuesto, que se ha planteado con criterios realistas, sea ejecutado al cien por cien, ya sean ferrocarriles o carreteras, en el ámbito conjunto del ministerio.

En cuanto a la línea Madrid-Orense, dice usted que no aparece la variante Taboada-Orense. Sí aparece, aparece plurianualizada, y en el presupuesto de ADIF figura una partida para su desarrollo según con lo acordado en una reunión que tuvieron el ministro de Fomento y el presidente de la Xunta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 60

En cuanto a las reflexiones sobre las capas y los distintos tipos de carreteras, ya lo dijo en su momento el ministro y esta mañana el secretario de Estado ha vuelto a hacer mención de ello. Hay un documento que este Gobierno quiere consensuar con los grupos políticos, el acuerdo nacional sobre infraestructuras terrestres, y yo le invitaría a que participase en él. Entiendo que hay suficientes temas en el ámbito de infraestructuras para poder formalizar un acuerdo.

En cuanto a la referencia que hace de la A-8, no estamos parados, se está trabajando. De hecho, se ha puesto en marcha un nuevo sistema, que es la compra pública innovadora, un proceso que se está desarrollando, y próximamente se contratarán dos tipos de actuaciones, operaciones piloto, para poder llevar a cabo con carácter experimental alternativas para poder hacer frente al fenómeno de la niebla.

En cuanto a la N-550, sí hay actuaciones que hemos venido desarrollando. Le diría que en estos momentos tenemos una actuación entre A Coruña y Santiago que está ejecutando Seittsa, con un presupuesto de 1,7 millones de euros y ocho meses de plazo. Por tanto, estamos haciendo actuaciones en la N-550, un itinerario que discurre paralelo a la autopista AP-9 que sigue teniendo nuestra atención.

En cuanto a la autopista AP-9, el ministerio ha llevado a cabo una serie de actuaciones relativas a la política tarifaria para promover su uso. No lo había mencionado antes pero supongo que su señoría lo conoce. Son actuaciones que tienen que ver con incrementar el uso de esta autopista en cortos recorridos, como es en el caso del puente de Rande, para los que se exime del peaje.

La A-54 tiene un impulso importante. En marzo de 2015 se puso en servicio el tramo entre Guntín y Lugo y en septiembre del año 2015 se complementaron las obras del tramo entre Vilamoure y Nadela. Asimismo, el 20 de octubre de 2015 se puso en servicio el tramo Palas de Rei-Guntín, en 2016 se licitaron los tramos Arzúa-Melide y Melide-Palas de Rei y actualmente estas obras se encuentran en fase de adjudicación. Es decir, la A-54 es un itinerario que sigue teniendo nuestra atención y las obras se realizarán en el plazo más breve posible. Se habla de inversiones hasta el año 2020 porque es la fecha en que, en teoría, hay que liquidar las obras pero el objetivo es acabarlas con anterioridad.

Hay otras actuaciones de las que dice que pasa como con el chicle, que se van estirando. Simplemente, quería decirle al respecto que a veces también surgen problemas. Ha mencionado la variante A Estrada, donde han surgido problemas derivados de unos yacimientos arqueológicos que nos han impedido poder licitar las obras, como hubiera sido nuestro interés. En definitiva, estos son unos presupuestos realistas y queremos ejecutarlos al cien por cien.

Paso a contestar de manera rápida a la señora Ferrer, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, quien dice que los presupuestos no dan respuesta a los ciudadanos. Evidentemente, nosotros pensamos que sí dan respuesta a sus ciudadanos. Lamento que no coincidamos, pero, desde luego, las infraestructuras se hacen para uso de los ciudadanos. Pone también el ejemplo de la caída de inversión en Seittsa. Quiero decirle que el año pasado tuvimos un acuerdo de disponibilidad que hubo que aplicar en parte al presupuesto de Seittsa, que es lo que ha impedido que se pueda desarrollar una mayor ejecución. En definitiva, las obras se están reajustando y queremos que su ritmo se acomode a las necesidades reales de esa obra en sí, resolviendo los problemas en el camino.

He mencionado las sesenta obras activadas no con ánimo de molestar a nadie, sino simplemente para explicar que reactivar esas obras tenía un presupuesto de 4.000 millones de euros. A veces aparece en la prensa que se licita poca obra, pero es que nosotros hemos tenido que reactivar esas obras que estaban paradas; podíamos haberlas rescindido y licitarlas nuevamente, con lo cual aparentemente podríamos haber incrementado las licitaciones. No hemos podido licitar más obras porque al reactivar estas que tienen un volumen importante de 4.000 millones de euros, se ha ocupado gran parte de nuestro presupuesto. Lo he dicho con ese ánimo.

Habla de los desequilibrios y se refiere a Andalucía. Dice que la partida del ferrocarril ha bajado. Creo que esta mañana lo ha mencionado el secretario de Estado, y esta tarde el presidente de ADIF hará referencia a que su presupuesto debe ser realista y que se ejecute. También verá que la atención en la red convencional ha aumentado. En cuanto a los puertos, se ha hecho referencia a que no hay partida para Coruña y para Ferrol. Tengo que indicar que hay partidas para ambas actuaciones y que están en los presupuestos del Estado. El presupuesto de Ferrol se financia con cargo al fondo ferropuertoario, con una partida de más de 20 millones para este año; en el caso concreto de Coruña, también hay una partida superior a los 2 millones de euros para seguir adelante con el proyecto.

En cuanto a la supresión de pasos a nivel, como sabe su señoría, ADIF convocó un concurso para llevar a cabo la supresión de un número importante de pasos a nivel. Una vez que estén redactados los proyectos se licitarán las obras. Actualmente es una preocupación de ADIF. Quiero indicarle que, aparte

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 61

de la supresión de pasos a nivel, es una política prioritaria la protección de los pasos a nivel. De acuerdo con la normativa vigente, hasta que no se suprima el paso a nivel existe obligación de que cuente con la correspondiente protección, que es lo que se está haciendo.

En cuanto a cercanías, en el caso concreto de Cataluña el propio presidente del Gobierno presentó un plan de cercanías para los próximos años, con un horizonte para el año 2020 y otro para el año 2025. Se están llevando a cabo actuaciones en el ámbito de cercanías en Madrid, en Galicia, en Valencia. Para nosotros sigue siendo una atención muy importante.

Sobre la referencia a Lorca, le diré que es una actuación cuyo estudio informativo se adjudicó hace muchísimos años. Seguimos trabajando, porque, en definitiva, se trata de lograr un acuerdo para la mejor integración de Lorca. Una vez que hay una hoja de ruta para la alta velocidad entre Murcia y Almería, creo que es el momento para avanzar en este estudio y determinar cuál es la solución definitiva, que tiene que ser sostenible.

Por lo que se refiere a Granada, ya he contestado anteriormente a su compañero y no quiero volver a ello. Sobre las actuaciones en Almería, provincia por la que su señoría es diputada, sabe que existe una sociedad de integración a través de la cual se están llevando a cabo actuaciones, y una de ellas es la supresión del paso a nivel de El Puche. Lo único que se pretende es que las actuaciones de integración urbana sean ejecutables y sostenibles. Como sabe su señoría, uno de los ejercicios que hubo que hacer en la anterior legislatura fue conseguir que las actuaciones en cuestiones de integración que estaban en marcha en un gran número de ciudades fueran viables, porque existía una deuda superior a 1.000 millones de euros que ha habido que encauzar. Lo que el ministerio y ADIF pretenden es que las actuaciones que se lleven a cabo sean viables y que no haya que pararlas a mitad del proceso.

En cuanto a los temas que ha mencionado sobre la discapacidad, le diré que hay una serie de actuaciones que se están llevando a cabo en los trenes. Concretamente en los trenes Madrid-Almería hay un calendario para su adaptación, y creo que julio —hablo de memoria— es la primera fecha que ha dado Renfe. Este es un plan que está llevando a cabo Renfe para los próximos meses.

En relación con Almería, le remito a la intervención y al programa que presentó el ministro. Simplemente insistiré en que es un programa que se puede y se va a cumplir con el escenario que figura en los presupuestos del Estado.

Sobre Pajares, ya he respondido. En cuanto a la red convencional, se ha referido a Algeciras-Bobadilla. Quiero indicarle que está incluido dentro de la financiación del programa del Feder con una asignación importante, aunque la tiene todo el corredor, la línea convencional hasta Alcázar de San Juan. En el caso concreto de Algeciras-Bobadilla hay diseñadas actuaciones en el programa hasta el año 2020 que incluyen no solo la renovación de la infraestructura, sino también la electrificación.

En cuanto a Huelva, también está plurianualizada la nueva línea de alta velocidad. Se va a construir una variante para mejorar los tiempos de viaje y está en el presupuesto de ADIF.

Habla de que si se retrasan las obras puede haber un incremento del coste. Quiero indicar que eso mismo sería aplicable a obras que se suspendieron en el año 2010, porque es la misma filosofía. De hecho, en el caso concreto de carreteras hemos tenido reclamaciones de las empresas constructoras precisamente por la suspensión de esos contratos.

En cuanto a la SE-40, en los presupuestos del Estado hay una previsión de licitación de obras. La única obra que está pendiente de decisión es el paso por debajo del Guadalquivir. Hay un túnel que está pendiente de un estudio hidráulico que cuando esté finalizado permitirá continuar con las obras, siempre que se demuestre que el proyecto, tal y como está diseñado, cumple las normas establecidas por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Sobre la N-II, estamos llevando a cabo un plan. Son muchas las obras que están en marcha actualmente y hay otras que están pendientes de la declaración de impacto ambiental. Creo que esto tiene la suficiente consignación en los presupuestos para conseguir el objetivo de que esta carretera, que va paralela a la AP-7 tenga unas condiciones adecuadas al tráfico que por ella discurre. Aquí, como también conoce su señoría, se firmó un convenio con la Generalitat de Cataluña y el concesionario para el desvío de vehículos pesados que está funcionando de manera satisfactoria. En cuanto a otras actuaciones, se da un impulso a las autovías. Tal como figura en los presupuestos, tenemos previsto licitar a corto plazo el tramo entre Blanc y Font de la Higuera y Pola-Montornés-La Mora.

Sobre el déficit de conservación, ya le he dicho a su señoría y a sus compañeros cuál es la situación actual. Con carácter general, en conservación creo que ya hemos dicho muchas veces cuál ha sido la actuación que hemos tenido a lo largo de los últimos años. En conclusión, diré que hemos ordenado las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 62

actuaciones en conservación, sobre todo, los contratos de conservación integral. Estamos renovando los contratos una vez que vencen los plazos, intentando evitar tener que convalidar el gasto que tuvimos que hacer en algunos tramos de autovía a comienzos del año 2012.

Finalmente, agradezco a la representante del Grupo Parlamentario Popular, Raquel Alonso, sus palabras. Este es un presupuesto que demuestra una especial sensibilidad al ferrocarril. El presupuesto de carreteras, como ha dicho su señoría, se incrementa respecto de lo ejecutado en un 15,7%, que es una parte importante del presupuesto de carreteras dentro del grupo Fomento. Con él vamos a atender las actuaciones en conservación y en construcción. También por primera vez el presupuesto para conservación y seguridad vial tiene un peso más importante que el de construcción. Es para felicitarse que para los ciudadanos el estado de las inversiones sea una preocupación prácticamente inexistente. Lo que intentamos hacer es prestar un buen servicio a los ciudadanos.

Pido a sus señorías que aprueben este presupuesto, que entendemos que es el que necesita este país este año, para que se pueda llevar a cabo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño, por sus explicaciones.

Señorías, suspendemos la sesión brevemente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA (ALFARO GRANDE). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000407); SOCIALISTA (Número de expediente 212/000470) Y DE ESQUERRA REPUBLICANA (Número de expediente 212/000728).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, toda vez que el presidente de AENA, que era el compareciente que figuraba en el punto siguiente, todavía no se ha podido incorporar porque está presidiendo la junta general de accionistas, damos la bienvenida al presidente de la entidad pública empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, que es la primera vez que visita esta Comisión, que explicará el presupuesto de Renfe. Quiero decirle, en nombre de la Comisión, que le felicito por estos veinticinco años, que se cumplieron el pasado viernes, de transporte de pasajeros en toda España. Es un motivo de satisfacción para todos y para los trabajadores de Renfe en primer lugar.

Tiene la palabra. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Alfaro Grande): Señor presidente, en primer lugar, gracias por la felicitación.

Señorías, quisiera comenzar agradeciendo su presencia en esta que, como bien ha dicho el presidente, es mi primera comparecencia ante esta Comisión, sobre todo teniendo en cuenta la hora que es y la mañana que llevan. Es un honor, por supuesto, presentar los Presupuestos del grupo Renfe para el ejercicio 2017, que forman parte, a su vez, de los primeros Presupuestos Generales del Estado de esta legislatura.

Antes de comenzar a explicarles y detallarles el contenido de los presupuestos de este año, quisiera compartir con ustedes los objetivos y principales líneas estratégicas que, junto con el equipo directivo que lidero, me he propuesto llevar a cabo durante mi presidencia. Como saben, Renfe es un grupo empresarial público, con más de 75 años de experiencia que ha sabido adaptarse, sin lugar a dudas, a las distintas circunstancias económicas, políticas y sociales que han ido ocurriendo durante este tiempo, y se ha convertido en una gran compañía que es lo que Renfe es hoy en día. Conseguir que siga destacando como una de las grandes empresas más sostenibles del país, como una de las marcas más reconocidas y un referente a nivel internacional en servicios de alta velocidad, es la responsabilidad que en su momento acepté y que con el conjunto de magníficos profesionales que integran Renfe quiero llevar adelante.

Las líneas estratégicas trazadas para alcanzar los objetivos como grupo, en primer lugar, sitúan al cliente, a nuestros usuarios, a los ciudadanos, en el centro de nuestra política comercial, con herramientas como la tecnología o la innovación que van a ser fundamentales para conocer mejor a cada uno de los clientes, para prestar cada vez mejores servicios, y que tanto los clientes que ya forman parte de nuestra cartera como otros potenciales, sigan contribuyendo a la sostenibilidad de nuestra empresa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 63

Por otro lado, quiero señalarles que todo el trabajo que estamos llevando a cabo desde que he asumido la presidencia está marcado por el denominado cuarto paquete ferroviario, la apertura, como saben, del mercado de transporte de viajeros por ferrocarril en la Unión Europea, a partir del 2020, a la competencia con otras empresas ferroviarias. Aunque supongo que tendremos ocasión de hablar sobre esto más adelante, quiero decirles que Renfe seguirá siendo en 2020 un operador público de referencia en el sistema ferroviario español, sin lugar a dudas, y por supuesto en la alta velocidad, donde tenemos una experiencia que muy pocas otras empresas en el mundo tienen.

Siguiendo con las prioridades que les decía, en el área de viajeros estamos colaborando con el Ministerio de Fomento en la preparación de un nuevo contrato de obligación de servicio público que, como no puede ser de otra manera, pivotará sobre una oferta de servicios públicos, eficiente y de calidad. Respecto a los servicios comerciales, los no subvencionados, tendremos que prepararnos para operar en competitividad, porque si bien es cierto que ya tenemos competencia con otros modos de transporte, por ejemplo, con el modo aéreo fundamentalmente, no tenemos experiencia en la competencia con el modo ferroviario, como les he comentado, y de cara a 2020 tenemos que prepararnos para ello. En este sentido, parte de las inversiones que luego detallaré responden a la versatilidad, a la flexibilidad y a la capacidad de adaptación que nos va a exigir este nuevo escenario que nos trae el cuarto paquete ferroviario.

En el caso de mercancías, con una actividad liberalizada desde 2005, acabamos de lanzar el Plan 2017-2019, que también comentaré posteriormente, que tiene unos objetivos que buscan poder contribuir de manera rentable, a la capacidad competitiva de los sectores de nuestro país, como el consumo o la industria, que sin lugar a dudas son estratégicos. Otra de las sociedades que forman parte del grupo, Fabricación y Mantenimiento, lo que denominamos talleres, seguirá incrementando su eficiencia y desarrollando su actividad con especial atención a los parámetros de calidad, de forma que mejoremos la prestación del servicio de transporte que ofrecemos. La última de nuestras sociedades, Renfe-Alquiler, prevé continuar favoreciendo el acceso al material a los operadores que intervienen en el mercado del transporte por ferrocarril.

Asimismo, quiero decirles que Renfe apuesta por la internacionalización, que es una estrategia de desarrollo, por un lado, para ampliar mercados y, por otro, para adquirir conocimiento, fuera y en competencia, que a día de hoy no tenemos. Ejemplo de ello es el proyecto Haramain en Arabia Saudí, en el que llevamos más de cinco años trabajando y estamos adquiriendo una gran experiencia internacional. Tenemos en mente otros mercados, por ejemplo, la alta velocidad en California, en la que hemos presentado ya una manifestación de interés y en los próximos días conoceremos el resultado de precalificación. En conjunto, las líneas estratégicas y las inversiones asociadas a las mismas, resultan de un proceso de análisis y de racionalización, y son necesarias para mantener la sostenibilidad económica de la compañía y contribuir a la mejora de la competitividad de nuestro país.

Antes de comentarles la información económica que aquí nos reúne, quisiera expresar también mi reconocimiento a todos los profesionales que forman parte del grupo Renfe, cuya experiencia e implicación es absolutamente necesaria es imprescindible para conseguir los objetivos que nos hemos marcado. Paso ya a presentarles los presupuestos del grupo Renfe para el año 2017. Una de las cuestiones más relevantes, sin duda, es que, por primera vez desde el nacimiento en el año 2004 de la actual Renfe EPE, arrojan un resultado consolidado positivo que no se debe a ingresos de naturaleza extraordinaria, sino que son ingresos recurrentes generados por la actividad ordinaria del grupo. Asimismo, son unos Presupuestos con un marcado acento inversor, que podemos resumir en tres ejes fundamentales. El primero de ellos es una decidida apuesta por los servicios calificados como obligación de servicio público por las autoridades competentes, por el Ministerio de Fomento en este caso, con el que ofertamos servicios a casi 440 millones de viajeros cada año. El segundo eje inversor tiene que ver con el material rodante, con los trenes. En este ejercicio se inicia la ejecución del contrato de compra de nuevo material adjudicado en noviembre. Junto con dicho contrato, es muy importante también para nosotros la continuidad de la modernización del parque actual y la confección de un nuevo plan de parque que permita continuar la puesta en valor de las inversiones en infraestructuras de este Gobierno y además mejorar las prestaciones de la flota existente. Por último, dentro de los ejes fundamentales de las inversiones planteadas en el presupuesto, aunque no menos relevante, el último es la seguridad en la circulación de los trenes que, como comprenderán, es un eje irrenunciable en el modo de transporte ferroviario.

En cuanto a las grandes magnitudes del presupuesto de 2017, comienzo ahora con las consolidadas, con las de la suma del propio grupo con sus empresas, para luego referirme a las de las sociedades del mismo. Como he señalado al comienzo de mi intervención, en 2017 esperamos que el grupo Renfe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 64

obtenga un beneficio antes de impuestos de 39,2 millones de euros, asentado sobre unas premisas de crecimiento saneado que permiten la sostenibilidad en el tiempo. La previsión de ingresos totales del grupo asciende a 3.408 millones de euros, lo que supone una mejora de más del 5% respecto del cierre de 2016. De los ingresos señalados, 2.400 millones corresponden a la cifra de negocios, básicamente por la venta de los títulos de transporte de viajeros y de mercancías, que se incrementan un 3% sobre 2016. Respecto al importe de los ingresos derivados de la compensación por la prestación de los servicios de transporte de viajeros que han sido declarados obligación de servicio público, estimamos que se sitúen en el entorno de los 618 millones de euros. Como saben, este importe recoge el déficit que a Renfe le supone la prestación de los servicios declarados OSP, que se traslada a los 440 millones de viajeros que los utilizan en forma de descuento en el precio que pagan por el billete. Esto quiere decir que en términos medios los viajeros que utilizan los servicios OSP tienen una rebaja de más del 40% en el precio del billete, lo que, sin lugar a dudas, confirma el compromiso del Gobierno con el transporte público por ferrocarril como medio de transporte eficiente y poco contaminante.

Ya que hemos hablado de los ingresos, pasamos a los gastos. La principal partida, la más significativa, es la de personal, con un importe previsto de 896 millones de euros. A continuación, y por importancia cuantitativa, los cánones ferroviarios, tenemos previsto alcanzar los 647 millones de euros, con un incremento del 5,7%, debido fundamentalmente a la mayor actividad prevista para 2017. Otra partida importante es la energía, donde prevemos alcanzar los 310 millones de euros de gasto. En este caso el incremento es del 7% y tiene que ver con el incremento de la actividad productiva, pero también con el propio incremento del precio de la energía que utilizamos, tanto la electricidad como el gasoil. Por último, en el apartado de los gastos, destaca, no por su importancia cuantitativa, pero sí por su incidencia en la calidad del servicio percibida sobre todo por nuestros viajeros, el funcionamiento de la red wifi, en la que tenemos previsto gastarnos 9 millones de euros en 2017, continuando con la implementación de wifi en trenes de alta velocidad.

Fruto de la evolución de los ingresos y gastos antes señalada, la previsión para 2017 es alcanzar un Ebitda de 473 millones de euros. Por debajo de la línea de Ebitda tenemos las amortizaciones, que se mantienen estables para el año 2017 —esa es nuestra previsión—, en el entorno de los 377 millones de euros, y los gastos financieros que se sitúan en torno a los 56 millones de euros para 2017, lo que supone una reducción aproximada del 25%, un claro ejemplo de la buena gestión de la deuda que se está realizando dentro del grupo Renfe y que permite que se financie a un coste medio muy por debajo de sus comparables a nivel europeo. Una vez incorporadas las amortizaciones y el resultado financiero al Ebitda, situamos el resultado antes de impuestos para 2017 en 39,2 millones de euros, al que ya he hecho referencia anteriormente.

Finalizado el capítulo de resultados, de cuenta de pérdidas y ganancias, y continuando dentro de datos consolidados, vamos ahora a ver las inversiones que se situarán dentro de todo el grupo en 461 millones de euros para el año 2017. De estos 461 millones de euros, 115 millones son inversiones en activos financieros y tienen que ver con la financiación relacionada con nuestros compromisos como accionistas en las sociedades de integración. El resto, los 346 millones restantes, se refieren a inversiones reales. De estas inversiones reales, 266 millones corresponden a inversiones en el principal activo del grupo, en el material rodante, lógicamente, y se van a emplear en la realización de las grandes reparaciones contempladas en los planes de mantenimiento, en la mejora de la seguridad en la circulación, de la accesibilidad, y en los primeros pagos asociados al contrato de compra de trenes adjudicado a finales del año pasado. El resto del importe a invertir, casi 80 millones de euros, se destinará a la mejora de la accesibilidad en las estaciones de cercanías, a inversiones en talleres para mantener y mejorar su productividad y a actuaciones en los sistemas de venta y de gestión del grupo. Por último, para cerrar las cifras consolidadas, tengo que hacer una breve referencia al endeudamiento. En los Presupuestos Generales del Estado para 2017 hemos incluido una autorización de incremento de 250 millones de euros.

A continuación paso a comentarles, dentro del presupuesto de 2017, cada una de las sociedades del Grupo Renfe y algunos parámetros referidos a cada una de ellas. En cuanto a la sociedad Renfe Viajeros, estimamos que se sitúe el número de viajeros en cerca de 481 millones, con un incremento de cerca de 10 millones respecto a 2016. Prevemos que el incremento será más elevado en los servicios comerciales, hasta el 2,9%, y para los servicios OSP se situará en el entorno al 2%. Esas son las cifras sobre las que se han construido los presupuestos de Renfe Viajeros. Con estas cifras se prevé alcanzar unos ingresos totales en 2017 de 2.854 millones de euros: 2.141 millones corresponden a venta de títulos de transporte y 618 millones de euros como compensación por la prestación de las OSP, obligaciones de servicio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 65

público. El resultado previsto para esta sociedad en 2017 es de 45,4 millones de euros positivos, mejorando en torno a un 15% el resultado de 2016.

Para conseguir este objetivo vamos a centrarnos en tres cuestiones. En primer lugar, el aprovechamiento de los trenes. Vamos a seguir profundizando en las medidas que permitan mantener el aprovechamiento de los trenes próximos al 72 o 73%. En segundo lugar, vamos a seguir trabajando en la continuidad en la aplicación de un plan de promociones y campañas comerciales, ligando la oferta de transporte a los diferentes polos generadores de movilidad. Por último, y como continuación de una política comercial que está aportando unos magníficos resultados, se incidirá en la aplicación sistemática de la gestión dinámica de precios. Es decir, seguiremos con nuestras campañas promocionales y con la construcción de tarifas en función de la demanda por días, corredores y trenes, por anticipación en la compra, por recorrido, etcétera.

Por lo que se refiere a las inversiones de Renfe Viajeros he hecho mención ya al hablar de las cifras consolidadas del grupo. En concreto alcanzarán los 289 millones de euros, básicamente destinados, por un lado, a la mejora del material rodante, a las condiciones de accesibilidad y seguridad en la circulación y al primer pago asociado a la compra de trenes, y por otro lado, a la mejora de las condiciones en las que se encuentran las estaciones de cercanías gestionadas por Renfe Viajeros, así como a la mejora de las aplicaciones informáticas de la sociedad, tanto las directamente relacionadas con el cliente, como el sistema de venta y su página web de la sociedad.

A continuación voy a referirme a la sociedad Renfe Mercancías. En este caso, y antes de entrar en el repaso de sus principales cifras para 2017, me gustaría detenerme y reiterar un mensaje de tranquilidad y esperanza en el futuro. Tras la sanción impuesta por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, dirigí este mismo mensaje a trabajadores y clientes de esta sociedad, y no quiero dejar pasar esta oportunidad para reiterarlo aquí. El objetivo del equipo de gestión de Renfe Mercancías, totalmente respaldado por todo el comité de dirección y por el resto de trabajadores del grupo, es que el ejercicio 2017 se convierta en el punto de inflexión que permita poner fin a la tendencia de pérdidas que arrastra esta sociedad desde hace años. Para ello, es necesario acometer un saneamiento que la ponga en condiciones de competir y consolidar su rentabilidad de cara a futuro. Por tanto, se han puesto en marcha una serie de medidas como el Plan 2017-2019, que están encaminadas, en primer lugar, a conseguir un saneamiento del balance, reduciendo el tamaño de activos y recursos; en segundo lugar, a buscar la orientación al cliente para desarrollar formas de comercialización más activas y estrategias específicas para cada uno de los mercados de Renfe Mercancías, y por último, a mejorar la productividad de los recursos, tanto humanos como materiales, buscando la mejora de su eficiencia.

Todas estas medidas se plasman en este presupuesto para 2017, que tiene como objetivo obtener un resultado próximo al equilibrio. Para ello, y en términos de actividad, tras dos años de reducción del número de toneladas transportadas, la previsión es cerrar 2017 habiendo transportado 19,1 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 4,3% respecto a 2016. Esta actividad supondrá unos ingresos totales de 250 millones de euros, de los cuales 224 millones corresponden al transporte de mercancías.

En los ingresos de transporte de mercancías, el crecimiento esperado frente al 2016 es del 4,1%. Quizás esta magnitud pueda parecer discreta, pero hay que ponerla en relación con el hecho de que en los dos últimos años la cifra de negocios ha caído un 13%. Por tanto, el 4,1% es un salto cuantitativo importante en Renfe Mercancías. En 2017 apostamos por un aumento de la facturación y puedo adelantarles que en los tres primeros meses ya hemos quebrado la tendencia negativa, comparada con los tres primeros meses de los dos últimos años. Por tanto, estamos satisfechos —de momento— con las medidas que hemos ido adoptando en Renfe Mercancías.

Por lo que se refiere a los gastos de explotación, se espera una contracción de los mismos del 3,7% respecto al cierre de 2016. Con ello, la previsión es que su resultado se sitúe en 2017 en menos 1,8 millones de euros, es decir, prácticamente en equilibrio. A partir de 2017 prevemos que entremos en una senda de beneficios que podamos consolidar sin tener que utilizar recursos extraordinarios para obtenerlos. Por lo que se refiere a las inversiones a acometer por esta sociedad se sitúan en los 16,8 millones de euros, fundamentalmente destinados a la modernización de locomotoras y vagones.

A continuación me referiré la sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento y sus datos numéricos, que nosotros llamamos talleres de Renfe. La sociedad alcanzará unos ingresos de 732 millones de euros en 2017, de los que 690 millones corresponden a los servicios que se prestan al resto de sociedades del grupo. El resultado de esta sociedad se situará en menos un millón de euros, aunque alcanza un *ebitda* positivo de 22,5 millones. Hay que destacar, en el caso de la sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 66

la previsible puesta en marcha del nuevo taller de mantenimiento de Valladolid, que sustituirá las actuales instalaciones en el centro de la ciudad, por otra en las afueras de la misma. Las inversiones a acometer por esta sociedad en el presupuesto se sitúan en el entorno de los 16 millones de euros, centradas, lógicamente, en la mejora y renovación de las instalaciones industriales necesarias para el desarrollo de su actividad.

La sociedad Renfe Alquiler, la última de las sociedades, continuará centrada fundamentalmente, y de una forma activa, en la puesta a disposición para terceros de material relacionado con el transporte de mercancías. Los ingresos por estos conceptos se situarán en 21,5 millones y medio, lo que supone un incremento del 7 % y un *ebitda* estimado de 14 millones y un resultado de 1,6 millones de euros.

Por último, una vez analizadas las sociedades, la propia Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora, es decir, la cabeza de las anteriores sociedades, presenta para 2017 un presupuesto equilibrado, como corresponde al desarrollo de las funciones que realiza desde la segregación del año 2013, y que consisten en el apoyo a las sociedades del grupo en materia financiera, de asesoramiento legal, de recursos humanos, de definición de la estrategia, etcétera. Es decir, son funciones corporativas que se realizan desde la cabecera para el resto de sociedades.

En definitiva, señorías, para finalizar, he querido transmitir mi intención y la de mi equipo de establecer líneas de mejora en todas y cada una de las sociedades, poniendo siempre en el centro a nuestros clientes, a los usuarios de nuestros trenes, mirando hacia 2020 —la apertura del mercado a la que he hecho referencia—, apostando por la internacionalización y poniendo el foco en el transporte de mercancías por ferrocarril. A modo de resumen numéricamente en 2017 prevemos 3.408 millones de euros de ingresos totales, un *ebitda* de 473 millones y un resultado antes de impuestos de 39,2 millones de euros, por primera vez positivo sin recurrir a extraordinarios.

Con esto, señorías, doy por finalizada mi intervención, y quedo a disposición para contestar las preguntas que deseen formularme.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor presidente de Renfe, señor Alfaro.

A continuación intervendrán los grupos parlamentarios que están presentes por orden de menor a mayor. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Alfaro.

Mi grupo de ciudadanos quiere plantearle dos preguntas muy sencillas y concretas, para no alargar más esta sesión. Me gustaría saber —esta es mi primera pregunta— si en este proyecto de presupuestos se contemplan las actuaciones necesarias por su parte para la constitución de un *holding* ferroviario entre ADIF, ADIF Alta velocidad y Renfe-Operadora. La segunda pregunta se refiere a la adquisición del material rodante que contempla los presupuestos y que usted nos ha detallado. ¿Se sabe a qué líneas concretas se va a asignar, es decir, a qué líneas concretas se va a dedicar este material rodante previsto en los presupuestos?

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, por su brevedad, señor Navarro.

A continuación por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Vila.

El señor **VILA GÓMEZ**: Gracias, presidente.

Señor Alfaro, quiero agradecerle en primer lugar su presencia aquí. Usted ha hecho un análisis que mi grupo no comparte del todo, ya que consideramos que estos presupuestos son continuistas con los presupuestos de los últimos años, los años de la crisis económica. Además, miramos con preocupación los recortes que se producen en cuanto a inversión pública, también en materia de infraestructuras, porque los presupuestos descienden casi en un 11 %.

En el ferrocarril nos encontramos en concreto con que se pierde en inversiones unos 1.253 millones de euros con respecto a 2016 y volvemos a ver cómo hay una apuesta clara por el AVE, en detrimento del ferrocarril convencional y, por tanto, en detrimento del transporte por mercancías, que ha dicho que es un eje central de la política que va a llevar a cabo dentro de Renfe. Ahí estaría la primera pregunta. ¿Cómo pretende acercarnos a Europa incrementando el transporte de mercancías por vía ferroviaria, si no hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 67

una inversión real, ni siquiera una inversión mínima, en la mejora o en la ampliación de la línea ferroviaria de la red convencional para el transporte de mercancías? En concreto tengo que señalar, por ejemplo, una promesa que hizo el Gobierno del Partido Popular de reapertura del ferrocarril convencional, de una línea que es fundamental y estratégica para nuestro país, porque es un eje sur-norte que nos une con Europa, que es la línea 102, el directo de Madrid-Burgos. Esperábamos encontrar alguna partida presupuestaria en estos presupuestos que iniciase por lo menos los trabajos para la reapertura y rehabilitación de la línea, pero no la encontramos. Esto en cuanto a la provincia de Burgos, pero se puede extrapolar a muchas comunidades autónomas y muchas provincias en nuestro país. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Sin embargo, seguimos viendo una gran apuesta por el AVE, una vía ferroviaria que no sirve —a nuestro juicio— para reactivar la economía porque no sirve para que se instalen nuevos negocios, ya que no se puede transportar mercancías. Además, no sirve tampoco para la vertebración territorial, en tanto que no garantiza una movilidad sostenible y accesible para la gran mayoría de la población, sino que es más bien un medio de transporte para la élite social, para quien se puede pagar ese transporte. En ese sentido, me gustaría saber cuál es su opinión sobre la apuesta clara del Gobierno por la línea del AVE, cuando ya hemos visto además que es un modelo fallido. España es el país que más kilómetros de AVE tiene construidos por menos usuarios. Solo nos supera China en kilómetros de AVE, pero somos uno de los países que menos usuarios tiene en la alta velocidad. Nos hemos gastado, en esos veinticinco años que estamos celebrando tanto del AVE en España, más de 50.000 millones de euros que han ido en detrimento de otras infraestructuras que para nosotros son fundamentales, tanto en reactivación económica como en vertebración territorial e impacto medioambiental. En primer lugar, porque tiene menos impacto medioambiental el ferrocarril convencional frente al AVE y porque garantizaría un descenso de los transportes por mercancía por carretera, reduciendo el impacto medioambiental. Por tanto, quisiera saber qué opina —dado que creo que ha hecho una intervención en la que ha apostado por el ferrocarril convencional del transporte de mercancías— de esta tendencia del Gobierno con la que continúa, pese a que está demostrado que es un modelo fallido.

Usted ha dicho también que un eje central en el transporte por ferrocarril va a ser la seguridad, como no podría ser de otra manera. Sin embargo, esto contrasta a nuestro juicio como esa liberalización del mercado, de la que ha hecho gala. Los propios trabajadores de la compañía denuncian la liberalización y la externalización del servicio de seguridad a la empresa Logirail. Ellos denuncian que, al externalizar y privatizar este servicio, se ha bajado la exigencia de conocimientos de seguridad a los trabajadores, aunque luego van a ser los encargados de vigilar la circulación ferroviaria, tanto en transporte de mercancías de Renfe como en todo el sector ferroviario en cuanto a la circulación de trenes. Para nosotros este tema es muy grave, dado que los resultados de esas privatizaciones conllevan una pérdida en la calidad de trabajo, tanto de los salarios de los trabajadores como en la garantía de un trabajo estable y digno, es decir, la externalización del trabajo conlleva a la precarización y a la temporalidad.

Nos preocupa que estos trabajadores que tienen unas condiciones de trabajo bastante más precarias, no puedan tener la libertad suficiente como para tomar decisiones que vayan en contra de una empresa matriz. Por ejemplo, se les puede decir que tienen que paralizar el tren por alguna medida de seguridad, pero estos trabajadores por miedo a esas condiciones de precariedad, ya que ese servicio ha sido externalizado y privatizado, quizás no puedan tomar este tipo de decisiones. Esto nos preocupa mucho porque afecta directamente a la seguridad ferroviaria y, como usted ha dicho, debería ser un eje central de la política de Renfe. Es decir, habría que recuperar esa homologación que se exige en el Ministerio de Fomento, habría que garantizar que los trabajadores que van a velar por la seguridad del transporte ferroviario tengan una estabilidad y unas garantías en el trabajo que les permita tomar las decisiones que sean necesarias, independientemente de que vayan contra los intereses puramente financieros o económicos de la empresa equis, que en ese momento se vea afectada.

Por otro lado, también ha hablado de otro eje central y ha dicho que van a basar su política en la atención a los viajeros. Aquí tenemos un ejemplo relativamente cercano, ya que ha habido una huelga con los trabajadores del servicio de a bordo y en Atocha del personal de tierra de Ferrovial. Se acaba de producir una huelga en los días de Semana Santa, afectando a muchos viajeros. Estos usuarios se han encontrado con una merma del servicio, dado que ha habido un servicio de a bordo inadecuado y se han encontrado con que no había personal de tierra en Atocha que pudiera atenderles. Por cierto, la política que se ha llevado a cabo desde la empresa ha sido la de apertura de puertas, permitiendo el hecho de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 68

que muchos trenes viajaran con más pasajeros de los que debían y, por tanto, eso va también en detrimento de la seguridad, aunque ha dicho que es un eje fundamental.

Asimismo, hay una cuestión económica en este asunto, ya que este servicio también está externalizado y a día de hoy lo gestiona Ferrovial. Muchos usuarios se vieron afectados por la huelga entre los días 11 y 15 de abril. A nosotros nos gustaría saber cuántos viajeros se han visto afectados; a cuántos viajeros se va a indemnizar; a cuántos viajeros ha indemnizado ya Renfe, en tanto que eso sería dinero público; si tiene pensado exigirle a Ferrovial que asuma la parte de las indemnizaciones, que a nuestro juicio debería asumir; si tienen pensado desde Renfe exigirle o demandarle y reclamarle daños y perjuicios por la huelga generada y por el perjuicio que ha causado también en términos económicos y de seguridad. Por último, quería preguntarle si Renfe tiene pensado renovar ese contrato con Ferrovial, dadas las circunstancias que estamos viendo y dado que Ferrovial ha sido incapaz de resolver la conflictividad laboral; conflicto que ha detonado en una huelga de varios días en periodo de Semana Santa, afectando a muchos usuarios y a la economía de Renfe.

Por otro lado, usted ha hecho un balance de las cuentas de Renfe, que me parecen bien, pero está en desacuerdo con lo que el propio Gobierno prevé. El propio Gobierno prevé una pérdida entre Renfe y ADIF de quinientos y pico millones de euros para 2017. Renfe a día de hoy tiene una deuda de más de 5.000 millones de euros. Me gustaría que explicase un poco más cómo desde Renfe van a amortizar esa deuda, sin que recaiga sobre una deficiencia en la oferta de servicio de los viajeros y usuarios, y sin que recaiga en la ciudadanía.

Por último, hemos leído una noticia reciente que decía que Renfe ha perdido la posibilidad de utilizar la marca AVE, porque cometió un error en la reclamación que hizo a la Unión Europea, ya que la hizo en español cuando debería haberlo hecho en inglés. Es un error un poco raro y quería saber si esto ya es definitivo. Si no fuera así, querría saber qué actuaciones tiene previstas realizar para solventar este problema.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vila.

A continuación por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Joan Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Gràcies, senyor president.*

Como apenas les vemos por la Comisión, y hace ya veinte meses de la última sesión que tuvimos, admito que me es muy difícil hablar solo de presupuestos. Lo normal es que se nos mezcle todo, al menos a mí me pasará. Si viniera por la Comisión más a menudo, podríamos hablar de si considera satisfactoria la coordinación entre Renfe— Operadora y ADIF y de si piensa en modificar en el año 2017 los mecanismos de coordinación entre ambas entidades. O de por qué Renfe ha centrado tanto su gestión en la alta velocidad, dejando que se deterioren los servicios de cercanías y media distancia, aunque en viajeros e ingresos superen a los de alta velocidad. De tal manera, que ya no es solo noticia la crónica falta de calidad de las rodalies de Barcelona, sino que también lo es en las cercanías de Madrid.

Hablando de este tema me gustaría preguntar si está satisfecho del servicio que presta rodalies en Barcelona y a qué cree que se debe su número elevado de incidencias, o si cree que otro tipo de coordinación con ADIF sería más eficaz para este tema. Creo que no existe actualmente contrato-programa entre la Generalitat y Renfe-Operadora para los servicios de rodalies y media distancia. ¿Es así? ¿Por qué? En el caso de que sea así, ¿tienen previsto tenerlo para 2017? Ya sé que es un asunto más de ADIF, pero no puedo dejar de preguntarlo. ¿Van a llevar a cabo este año las inversiones prometidas y no llevadas a cabo? Como presidente de Renfe también nos podría aclarar cómo puede ser que la Generalitat hable de un 10% de obra ejecutada y el ministerio del 80%. Ya sé que es el presidente de Renfe, y no de ADIF, pero algo sabrá de este asunto.

En términos generales, ¿tiene planes para la mejora de los servicios de los diferentes núcleos de cercanías? ¿Nos podría facilitar los datos de cómo se distribuyen las inversiones entre los diferentes núcleos y los criterios con los que lo hacen? Los servicios de la antigua FEVE han perdido entre 2011 y 2016 el 30% de pasajeros, a nuestro juicio, ha sido también por la caída de la calidad de servicio. ¿Piensan reponer en este presupuesto la plantilla perdida en los últimos cinco años y adquirir material ferroviario para sustituir al que está obsoleto? No soy capaz de encontrarlo entre sus números. ¿Se han planteado dotarlo de una gestión diferenciada otra vez, o declararán alguna de sus líneas obligación de servicio público? Deterioro que es todavía menos explicable porque el Estado aportó por el contrato de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 69

OSP 600 millones de euros. Me ha parecido entender —quizás no lo haya entendido bien— que son 400 los millones de euros que le suponen de déficit a Renfe. **(El señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe-Operadora, Alfaro Grande, hace gestos negativos).** ¿No es así? ¿Me lo podría aclarar en su respuesta? A cuánto podría ascender la aportación, si se llevan a cabo los cambios que han anunciado por parte ADIF en cuanto al tema del canon que tiene que pagar Renfe.

La verdad es que al Grupo Socialista le cuesta crear que se lleve a cabo lo que dicen sus presupuestos en inversiones, porque en agosto de 2015 su entonces presidente, Pablo Vázquez, nos dibujó un futuro de color rosa para el grupo Renfe, inundándonos de cifras que nos gustaría saber si se han alcanzado. He entresacado algunas de ellas. Nos habló de un Plan de cercanías que suponía mejoras en más de 110 estaciones. Al principio de su intervención ha seguido más o menos el esquema que siguió su predecesor. Usted ha hablado de objetivos y de ejes fundamentales, pero ha saltado algo, precisamente el tema de las estaciones. Iba a dedicar —es lo que tengo apuntado— 86,2 millones de euros. ¿Nos puede facilitar la lista de aquellas estaciones? ¿Y aquellas estaciones que no se han mejorado, podría indicarlos los motivos por los que no se hizo? ¿En este presupuesto también hay partidas para ello?

También nos anunció —usted también lo ha mencionado— una operación de compra y modernización de material que ascendería a 1.405 millones de euros y que se acabaría en 2016. ¿Hoy, a finales de 2017, queda alguna cosa de aquella operación por ejecutar? También nos habló de invertir 103 millones de euros para fortalecer la seguridad en la circulación. ¿Se ha llevado a cabo dicha inversión y en 2017 hay alguna partida de ese tipo? No he sido capaz de encontrarla. Afirmó que los gastos de personal, después de varios años de contención, se incrementarían un 3,8%. ¿Se ha llegado a esa cifra? Algún sindicato lo pone en duda, tal como recoge un papel que me han pasado. Asimismo, nos dijo que Renfe Mercancías en 2016 invertiría 8,3 millones de euros, en buena medida para mejorar la conexión ferroviaria de los puertos. ¿Nos puede desglosar por puertos la inversión efectuada? ¿Tiene continuidad este año esta aportación? Decía que el objetivo fundamental era aumentar la cuota del mercado en el transporte de mercancías, algo que consideraba necesario para la supervivencia de Renfe Mercancías, con la incorporación de un socio estratégico. Llevan cinco años anunciando un socio estratégico, diciendo que ese proceso culminaría el año pasado. No lo han hecho. ¿Lo harán este año? ¿Piensan hacerlo o han cambiado de opinión? ¿Han aumentado la cuota? ¿La cuota de Renfe dentro del transporte ferroviario ha aumentado? Y si pierde cuota, ¿por qué razón?

Hablando de Renfe Mercancías quiero destacar que se nos dio por hecho que pronto —repito, agosto de 2015— tendríamos en funcionamiento el nuevo taller de mantenimiento de Valladolid. Dijo que probablemente sería el mayor y más avanzado taller de Europa para el mantenimiento ferroviario —esto que acabo de decir es textual—. No está. Usted ha dicho ahora que es inminente, o que será pronto en este año. Pero eso ya nos lo dijeron en 2015. Usted ha asegurado a los sindicatos que permanecerá en el grupo Renfe. ¿Es así? Que no acabe pasando como sucedió con los talleres de mantenimiento de Granada. Por cierto, hablando de Granada, nuestro anterior portavoz en esta Comisión, el compañero Pezzi, que el presidente recordará, preguntó en agosto de 2015 que cómo estaba el asunto de los usuarios en Bobadilla. Supongo que eso habrá terminado, ¿no? Ya no los llevarán en autocar. Llevan un tiempo explicando que Renfe tiene beneficios, cosa de la que nos alegramos. Nos podría decir qué parte de esos beneficios tienen que ver con el canon. Es decir, si cambia el canon, si aumenta o disminuye, qué parte de esos beneficios tienen que ver con la variación del canon de Renfe.

Permítale pedirle una cosa, como hacen los sindicatos. Que en el desarrollo del Plan de empleo de 2017 no sean tan tímidos. Renfe necesita crear empleo estable y de calidad, rejuvenecer la plantilla, frenar la supuesta necesidad de externalizar servicios y, en definitiva, garantizar el futuro del grupo. Un gestor de una empresa pública ha de hablar de números, pero hay que hablar más que de eso, cuando además buena parte de los ciudadanos y ciudadanas ven la movilidad como un derecho. Digo esto, porque debe saber que en el texto refundido de la Ley 1/2013 se dice que el 4 de diciembre de 2017 todo nuestro país tendrá que ser accesible a todos los ciudadanos y ciudadanas, a todos, a las personas con discapacidad también. Así que creo que ha faltado que nos explicase qué medidas hay en este presupuesto —ha dicho algo en algún momento sobre accesibilidad— para que en los doscientos veintitrés días que nos quedan Renfe cumpla con el plazo que todos nos dimos para que la accesibilidad universal sea una realidad. Se lo recordamos el pasado año 2016, cuando la Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad acordó instar al Gobierno a preocuparse de la accesibilidad ferroviaria.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 70

Por último, hago una pregunta más. Esperemos que las negociaciones con Arabia Saudí vayan bien y Renfe no tenga pérdidas. ¿Sabe cuando sabremos eso? ¿Tienen previsto a cuánto podrían ascender y cómo podría afectar a la compañía? La liberalización del transporte ferroviario de viajeros en un país que ha invertido en alta velocidad, creo que son 50.000 millones de euros, es un alto riesgo para Renfe. Así que es de sentido común fortalecerse en los mercados interior y exterior. En el interior nos anunció la anterior ministra, ahora presidenta del Congreso, la entrada de un operador privado en alguno de los corredores del AVE, en competencia con Renfe. ¿Será en 2017? Para hacerse una idea mejor de cómo puede afectar a Renfe, ¿puede facilitarnos los resultados económicos de explotación económica por líneas?

Respecto al exterior se han publicado noticias sobre la presentación a Renfe de dos proyectos muy importantes, uno en California y otro —al que no ha hecho referencia— en Reino Unido. ¿Nos puede decir con qué aliados se van a presentar en cada uno de los dos concursos? ¿Cuándo finalizan los plazos de presentación ofertas? Si tiene estos datos aquí me gustaría que me los diera, si no los tiene ya me los dará por escrito. ¿Qué expectativas tiene Renfe en uno y otro caso? Nadie discute que el corredor ferroviario más importante del país —y menos yo que soy de Tarragona— es el corredor del mediterráneo, pero hay algo que nos preocupa. Los medios de comunicación están llenos de lo que opina ADIF sobre el tercer carril, que en Tarragona, por cierto, tenía que estar terminado —según Ana Pastor, entonces ministra de Fomento y ahora presidenta del Congreso— en 2015. Sin embargo, no he encontrado la opinión de Renfe, tal vez tendría que haber buscado mejor. Me podría decir cómo ve Renfe la estrategia de ADIF de instalar el tercer carril. ¿Se llevará a cabo el tramo de Tarragona en este año? ¿Cree que dará la capacidad suficiente para los tráfico de mercancías y viajeros? ¿Qué estudios de capacidad ha realizado su empresa, si es que los ha hecho, que supongo que sí, y qué resultados han obtenido? Nada más, si me puede contestar, se lo agradeceré.

Gràcies per la seva atencio.

El señor **PRESIDENTE**: Nada más y nada menos, señor Ruiz.

Es el turno del diputado del Grupo Parlamentario Popular, don Óscar Clavell.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Muy buenas tardes, bienvenido y también muchísimas gracias al señor Alfaro, presidente de Renfe, por su magnífica comparecencia. Lo primero que quiero hacer es felicitar no solo a usted y a su equipo directivo, sino a tantos y tantos trabajadores que han estado, están y estarán durante los 75 años de vida de Renfe que se están conmemorando. Gracias a todos esos trabajadores, insisto, que han pasado, están y estarán, porque gracias a ellos estamos recogiendo los frutos y resultados tan positivos y magníficos que usted ha mencionado aquí. Si tuviera que hacer hincapié en esos datos económicos es interesante saber que desde 2004, año en el que se creó la nueva Renfe, los ingresos totales han sido 3.408 millones de euros, con un beneficio por primera vez de 39,2 millones de euros antes de impuestos. Es decir, ya estamos hablando de un superávit o beneficio de un 5% respecto al ejercicio anterior de 2016 que hay que tener en cuenta y muy presente. Como usted ha comentado muy bien, señor Alfaro, esa cifra de negocio se incrementa en 66 millones de euros, lo que supone un incremento del 3% respecto al ejercicio anterior. En lo que se refiere al número de viajeros o usuarios, que son los que realmente inciden en el éxito, la derrota o el fracaso de las entidades, administraciones o, en este caso, de la compañía Renfe, estamos hablando de 481 millones, con la previsión de un aumento de 10 millones de viajeros más respecto al año anterior. Considero que este dato es más que positivo para considerar exitosa la labor que se ha llevado a cabo desde Renfe y el Grupo Fomento. Si hablamos de mercancías, la previsión para 2017 es de casi 20 millones de toneladas, para ser exactos 19,1 millones de toneladas, lo que supone un aumento de un 4,3% respecto a 2016. Y el crecimiento previsto en transporte de mercancías es también de aproximadamente un 4% respecto al ejercicio anterior.

El segundo aspecto que le quería mencionar, señor Alfaro, es que cuando nos referimos a Renfe estamos hablando de algo más que una compañía; estamos hablando de una de las mayores empresas y más sostenible que tiene este país, de una de las marcas más reconocidas globalmente y de un referente a nivel internacional en servicios de velocidad. Una internacionalización que es utilizada como estrategia de desarrollo y ejemplo evidente, ya que Renfe es reconocida mundialmente. No quisiera hablar de grandes cifras de millones porque usted las ha clarificado muy bien, pero sí insistir en dos cuestiones que a lo mejor por su cuantía económica no llaman mucho la atención, pero que considero necesario resaltar en estos momentos. La primera cuestión —a la que ya se ha referido algún portavoz que me ha precedido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 71

en el uso de la palabra— son esos 80 millones de euros dirigidos a la accesibilidad de todas las personas y estaciones de cercanías para que nadie se sienta discriminado por no poder utilizar como corresponde un servicio obligatorio y público como es el de trenes. De ahí esa inversión de 80 millones de euros que proporcionará seguridad, bienestar y tranquilidad a cualquier ciudadano con todos sus derechos y obligaciones para acceder a cualquier tren y frecuencia. Y lo mismo puedo decir de la otra partida de 9 millones de euros para la instalación de wifi. Los que nos vemos obligados a utilizar el tren prácticamente como medio de vida, los que utilizamos el AVE —tan denostado y criticado por algunos grupos políticos que seguramente lo utilizan exactamente igual que los que lo alabamos—, sabemos perfectamente lo que supone no tener wifi y ver cómo nuestro trabajo se ve interrumpido durante tantas horas a la semana que pasamos dentro de un AVE o tren de alta velocidad.

Para finalizar mi intervención, señor Alfaro, en tantas horas que llevamos de comparencias se ha territorializado mucho y yo no voy a ser menos. Quiero hablar de mi provincia, muy modestita pero muy trabajadora y muy rica, la provincia de Castellón. Castellón solo tiene palabras de gratitud y agradecimiento hacia el Ministerio de Fomento y, por supuesto, muy concretamente hacia Renfe. Hace pocos días tuvimos la visita del señor ministro inaugurando esas pruebas del tren de alta velocidad que ya llega a la capital de mi provincia, a Castellón de la Plana. En estos presupuestos, para los que espero que todos actuemos en conciencia y se aprueben, tenemos una cantidad presupuestada para el corredor mediterráneo que cruza de sur a norte mi provincia, incluso llegando a la provincia vecina de Tarragona, a la que también se ha hecho mención aquí, concretamente hasta Vandellòs, que yo sepa provincia de Tarragona todavía. Por tanto, el corredor mediterráneo no acaba en la provincia de Castellón, sino que ya entra en la provincia de Tarragona. Al igual que la línea Sagunto-Teruel que enlaza ya prácticamente hasta el cantábrico con el norte de España, una línea que atraviesa por el interior toda la provincia de Castellón y que vamos a ver mejorada en la medida de lo posible con la agilización de las obras, al igual que los accesos ferroviarios a las dársenas del puerto de Castellón, fomentando y potenciando nuestra competitividad como puerto mediterráneo. Por eso, señor Alfaro, no quisiera acabar sin hacerle dos preguntas que competen a mi provincia. Una de ellas se refiere al tren de cercanías en dirección hacia el norte de la provincia de Castellón, sobre todo a las zonas de Vinaròs y Benicarló, dos zonas que requieren, exigen, reivindican históricamente que el tren de cercanías llegue al norte de la provincia de Castellón. Es cierto y lo reconozco que el Gobierno de España ha hecho una labor importante pasando en 2012 de tres a cuatro las frecuencias hacia el norte de la provincia de Castellón, frecuencias en una dirección que serán dobles si contamos las de ida y vuelta. Por eso, señor Alfaro, puesto que el ministro en su visita a Castellón para las pruebas del AVE se comprometió a estudiarlo y tenerlo en cuenta, como altavoz de los vecinos de mi provincia se lo ruego encarecidamente y espero obtener una respuesta satisfactoria para hacérsela llegar enseguida. Por supuesto, con la llegada de la alta velocidad a la provincia de Castellón y a la ciudad de Castellón de la Plana hemos pasado de tener un tren Alvia al día, uno, a dos trenes Alvia y dos trenes AVE al día que es lo que está previsto. Hemos multiplicado por cuatro la alta velocidad en la provincia de Castellón, hecho que le agradecemos infinitamente. Se ha hecho muchísimo, por supuesto, no seremos nosotros los que lo neguemos. Dicen que no hay más ciego que el que no quiere ver, nosotros tenemos buena vista y sabemos ver lo que está hecho, pero no por ello vamos a dejar de ser reivindicativos, señor Alfaro, y le vamos a solicitar todo lo que nuestros vecinos no solo de la Comunidad Valencia sino del resto de España nos hagan llegar a través de esta Comisión, para que Renfe o cualquier otra entidad dentro del Grupo Fomento puedan mejorar su calidad de vida.

Por último, efectivamente insistimos mucho en que la alta velocidad es imprescindible, pero también lo es un buen servicio de cercanías. Sobre todo estaba pensando en estos momentos en los universitarios. A muchos se les llena la boca cuando defienden a los universitarios. El 2016 —no corresponde a esta Comisión, lo sé, señor presidente— fue el año en el que más se invirtió en becas para los universitarios por parte del Ministerio de Educación, 1.416 millones de euros. En la propuesta de presupuestos de 2017 se aumenta todavía más esa cantidad. ¿A dónde quiero llegar con todo esto? Piensen en los universitarios porque muchísimos se tienen que desplazar desde sus pueblos o ciudades natales a las capitales de provincia o ciudades para poder estudiar, tienen recursos económicos muy limitados y el transporte les supone un gran coste que deberíamos tener en cuenta.

Muchísimas gracias, señor Alfaro. Gracias, señor presidente. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Clavell.

Es el turno para contestar del presidente de Renfe, don Juan Alfaro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 72

El señor PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA (Alfaro Grande): Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias a todos ustedes por sus intervenciones, sus preguntas y el tono de las mismas. Voy a tratar de contestar a las cuestiones que se han planteado siguiendo un poco el orden con el que se han puesto encima de la mesa. En primer lugar, en cuanto a las preguntas formuladas por el portavoz de Ciudadanos respecto al *holding*, ahora mismo estamos todavía en una fase previa de estudio respecto a la conveniencia o no de que Renfe y ADIF vuelvan a unirse. Además, volver a unirse se puede hacer de muy diversas maneras, mediante una fusión en la que Renfe y ADIF, como anteriormente, estén en una única empresa, mediante un *holding* estructurado de diversas maneras, o manteniendo una situación parecida a la que ahora mismo tenemos en la que Renfe y ADIF son entidades distintas pero se coordinan de una manera diferente a la que se han coordinado hasta la fecha actual. ADIF y Renfe tenemos creados tres grupos de trabajo: uno centrado en el ámbito operativo, en las operaciones diarias y estratégicas de ambas sociedades, que está trabajando y profundizando en cuáles son las ventajas e inconvenientes de cada una de las distintas opciones. Tenemos otro grupo de trabajo que podríamos denominar jurídico que analiza las distintas posibilidades desde el punto de vista administrativo, mercantil, normativo, de la competencia, y las ventajas e inconvenientes de cada una de estas opciones. Y por último, un grupo de trabajo en el ámbito financiero y presupuestario que está haciendo exactamente lo mismo, es decir, analizar cuáles serían las repercusiones que cada uno de los modelos tendría respecto a los presupuestos del Estado, el déficit y los propios presupuestos de cada una de las sociedades. Estos tres grupos de trabajo están ahora mismo elaborando distintos informes, en base a los informes habrá unas conclusiones, y en base a esas conclusiones se tomará una decisión que, a día de hoy, no está tomada en absoluto sobre cuál será el futuro respecto a una posible unión de Renfe y ADIF.

También me preguntaba —como sólo ha hecho dos preguntas es fácil recordarlas— si el nuevo material móvil tiene asignadas unas líneas concretas. Pues no tiene asignadas unas líneas concretas, en función de cómo evolucione la demanda y las necesidades de oferta, es decir, de poner trenes en determinados recorridos —siempre con un concepto muy importante en el sistema ferroviario que es maximizar las prestaciones de la infraestructura—, decidiremos en su momento a qué línea se asigna este nuevo material.

El señor Vila, portavoz del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, ha hecho una primera reflexión de la que ha colgado varias preguntas sobre las inversiones en AVE, en red convencional y en mercancías, que yo le reformulo —permítamelo— en prestaciones de servicios, que es a lo que nos dedicamos en Renfe; no a invertir sino a prestar servicios en alta velocidad, en red convencional y en mercancías. Entendemos que en el ámbito de viajeros esas prestaciones de servicios son absolutamente complementarias tanto en red convencional como en alta velocidad. Usted dice que es un dispendio y que no hay beneficios económicos en el AVE; desde luego el sentir en Renfe no es ese y creo que tampoco es el sentir general. En absoluto es así y, de hecho, la prestación de servicios en ambas redes es tan complementaria que, como he dicho antes, el Gobierno este año 2017 va a dedicar 618 millones de euros para cubrir el déficit en las obligaciones de servicio público, fíjese si al Gobierno le importan las obligaciones de servicio público y la red convencional. De todas maneras, sería bueno este debate entre red convencional y red de alta velocidad. Seguro que a mi compañero, el presidente de ADIF, le encantaría que los distintos consejeros de transporte e infraestructuras de las comunidades autónomas renunciaran al AVE a cambio de la red convencional, porque cuando nos visitan tanto en ADIF como en Renfe le puedo asegurar que nadie renuncia al AVE. **(El señor Vila Gómez: Los consellers, no la ciudadanía).** Le puedo asegurar que los distintos representantes elegidos democráticamente en cada uno de los territorios nos reclaman, y con razón, tanto líneas de alta velocidad como de red convencional y esa es la respuesta que estamos dando; una respuesta conjunta y complementaria de ambas. Respecto a mercancías, para nosotros es una apuesta importante y así lo hemos reflejado. El propio ministro hizo hace poco unas declaraciones afirmando que las mercancías son una prioridad en el ámbito del desarrollo de la industria en España, en el ámbito del transporte, en el ámbito de la logística, va mucho más allá del mero transporte de mercancías. La reconversión del modelo pasa por hablar de puertos, de logística internacional y de muchas cosas que están en la mente de todos y que están en cartera. Bien es cierto que para conseguir todo esto necesitamos sanear Renfe Mercancías. Por eso previamente hemos lanzado ya un plan, el Plan 2017-2019 de saneamiento al que antes he hecho referencia. Hay un exceso de capacidad en Renfe-Mercancías tanto en recursos como en material y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 73

estamos redimensionándolo, por cierto, con el acuerdo pleno y absoluto de los sindicatos, puesto que toda la gente que está saliendo de Renfe Mercancías lo está haciendo o con el plan de desvinculaciones o a otras sociedades del grupo. Por tanto, no nos preocupa decirlo en absoluto, todo lo contrario, porque es algo que cuenta con el total apoyo de los trabajadores de la sociedad.

Se ha referido también a uno de los ejes centrales de los que yo hablaba en mi intervención que es la seguridad y lo ha ligado con la liberalización en la prestación. Son dos cosas distintas, cuando he hablado de liberalización no me estaba refiriendo a LogiRail, sino a que en el año 2020 se aplicará el cuarto paquete ferroviario y se liberaliza la prestación del servicio de viajeros. Actualmente Renfe presta este servicio en régimen de monopolio, a partir de 2020 podrá venir cualquier empresa española o extranjera y también lo hará. Pero contesto a su pregunta que tiene que ver con los servicios de seguridad que se prestan, según usted por empresas externas a Renfe. En primer lugar, en materia de seguridad la responsabilidad final y absoluta es de Renfe. Tenemos una dirección general dedicada exclusivamente a la seguridad en la circulación ferroviaria y, lógicamente, es la responsable. LogiRail, la empresa a la que usted hacía referencia, es cierto que tras la modificación del Reglamento de Circulación Ferroviaria presta algunos trabajadores para determinadas actividades de seguridad, pero todos estos trabajadores, como no puede ser de otra manera, están debidamente homologados y acreditados para la prestación de ese servicio. Desde luego nosotros no estamos preocupados en absoluto porque ese servicio se preste de una manera eficiente, ya que estamos hablando de personas que tienen unas capacidades y unas homologaciones que permiten prestar perfectamente todos y cada uno de los servicios que tienen encomendados tras la modificación del Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Por otra parte, se ha referido a las huelgas que se han producido recientemente en los servicios a bordo y en tierra, concretamente en la estación de Atocha, y me ha hecho cinco preguntas muy concretas que me he apuntado para respondérselas. ¿Cuántos viajeros se han visto afectados? Unos 600.000 en los cuatro días que han transcurrido entre el 11 y el 14 de abril. ¿A cuántos se va a indemnizar? A todos los que pidan la indemnización, como no podía ser de otra manera. Cualquier pasajero que se haya visto afectado, solicite una indemnización y tenga derecho a ella va a ser indemnizado. Me preguntaba si vamos a repercutir a la empresa contratista el coste de la indemnización. Por supuesto, faltaría más, como hemos hecho siempre, es obvio y es una obligación contractual, puesto que no se puede hacer de otra manera. Además me ha preguntado si íbamos a imponer penalizaciones a la empresa contratista. Por supuesto, como prescribe el contrato, en Renfe cumplimos los contratos y, por tanto, trasladamos el coste de las indemnizaciones a la empresa contratista y penalizamos en función de lo que el contrato establece. Tendremos que ver la evolución de cuántos pasajeros solicitan la indemnización y a partir de ahí tomaremos las medidas que los contratos prevén, no le quepa a usted la menor duda.

Respecto a la deuda de la compañía ha hablado usted de 5.000 millones y son 4.000. **(El señor Vila Gómez: Había una pregunta más y es si piensa renovar el contrato con la empresa dadas las circunstancias).** Creo recordar que el contrato vence en noviembre, y entonces de aquí a noviembre y en función de cómo evolucione el contrato —porque de aquí a noviembre pueden pasar muchas cosas entre Ferrovial y los trabajadores—, tomaremos las decisiones que consideremos oportunas. A día de hoy es pronto para saber si vamos a renovar el contrato o no. Ya le digo que de aquí a noviembre pueden evolucionar mucho las relaciones entre los trabajadores, los representantes de los trabajadores y la compañía prestataria del servicio. Como sabe, la capacidad de Renfe de influir para lograr el consenso y llegar a un acuerdo cuando estamos hablando de un contrato ajeno a Renfe es limitada. Estamos hablando de un problema laboral entre unos trabajadores y una empresa, esa empresa obviamente presta servicios a Renfe, pero nosotros no tenemos capacidad ni legal ni contractual para solucionarlo y que ambas partes lleguen a un acuerdo. Lo que sí hemos hecho es lógicamente reunirnos con las partes, de hecho seguimos teniendo reuniones con ellos en aras de propiciar espacios de entendimiento, intentar acercar posturas y que la solución venga lo antes posible, porque al final aunque no somos quien para entrar en esa negociación, los afectados por esa huelga son nuestros usuarios y clientes. Por tanto, no podemos obviar que eso se está produciendo, pero no tenemos ninguna palanca o capacidad para obligar a un acuerdo porque no estamos hablando de una huelga en un contrato puro con trabajadores de Renfe.

Como le decía, usted hablaba de una deuda de 5.000 millones y la deuda de Renfe a cierre de 2016 son 3.990 millones que, por supuesto, es absolutamente manejable para una compañía con unos ratios, cifras de negocio y resultados como los de Renfe. No nos preocupa el volumen de deuda de Renfe en absoluto, y a partir de ahí la deuda seguirá evolucionando en función de las necesidades de inversión que vayamos teniendo. La compañía ha realizado unas tareas y esfuerzos ingentes en la reducción de esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 74

deuda durante los últimos años. De hecho, este último año se ha preamortizado una parte importante de la deuda existente, y veremos cómo evolucionamos y llegamos a una cifra, que puede ser mayor siempre y cuando sea sostenible. Lo importante de la deuda no es cuánto se debe, sino cuál es la capacidad de pago frente a esa deuda. Y le aseguro que este importe de deuda está perfectamente dentro de los parámetros razonables de una empresa como Renfe para hacerle frente.

Por último, se ha referido a la marca AVE y a los problemas de los derechos registrados en la Unión Europea. Esto lamentablemente —permítame la frivolidad— surge un día en el que no hay muchas noticias que dar. Renfe conserva todos los derechos de uso de la marca AVE en servicios tanto a nivel nacional como en toda la Unión Europea. El problema viene de la clase 39 —lo estoy leyendo para no decirle cosas incorrectas— de la oficina de marca comunitaria, que es la clase en la que Renfe conserva sus derechos plenamente y se refiere al transporte por ferrocarril, ahí conservamos absolutamente todos nuestros derechos tanto en España como en Europa y a nivel internacional. La sentencia hace referencia a la clase 12 de la oficina de marca que es la referida a aparatos de locomoción terrestre; entonces AVE entra en colisión con unas bicicletas eléctricas de un fabricante alemán. Por tanto, es obvio que no hemos perdido la marca AVE en el transporte de ferrocarril. Todo esto no tiene más recorrido, ahí se acaba el problema, no tiene ningún recorrido adicional.

Paso ahora a contestar al señor Ruiz que ha empezado su intervención hablando de rodalies, supongo que por proximidad. ¿Estamos satisfechos? Hombre, uno nunca está satisfecho del todo porque cuando llega a la satisfacción total queda ya poco por hacer. Entonces, tenemos que seguir mejorando claramente en la prestación del servicio de rodalies, estamos empeñados en ello y lo vamos a seguir haciendo, pero como dije hace poco tiempo, tampoco conviene flagelarse en exceso. En rodalies tenemos unos índices de puntualidad en la parte de cercanías del 95% y en la parte de media distancia del 82%, que son perfectamente homologables con el resto de la red. El índice de satisfacción de los usuarios no le voy a decir que sea el más alto de España, es obvio, pero de momento nadie nos ha suspendido. El crecimiento acumulado que vamos teniendo en usuarios de rodalies es la parte más importante. Los datos cerrados a marzo señalan que hay un 3% más de viajeros. Quizás los ciudadanos de Cataluña que utilizan los servicios de rodalies siguen pensando que moverse en nuestros trenes es una opción razonable y cada vez hay más. Es obvio que hay incidencias en la red y se necesitan inversiones, y precisamente por eso el presidente del Gobierno hace escasas semanas anunció en Barcelona un plan de inversiones muy potente para toda Cataluña, especialmente en el ámbito de rodalies, que tanto ADIF propiamente dicho como otras empresas del Ministerio de Fomento, Seittsa, Puertos de Estado, incluso la propia Renfe en la parte de estaciones, vamos a llevar a cabo a lo largo de esta legislatura. En definitiva, esperamos que seamos capaces de seguir incrementando estos niveles de satisfacción, los niveles de puntualidad, y que los ciudadanos que utilizan los servicios de rodalies en Cataluña, los usuarios de nuestros trenes, estén cada vez más contentos.

Ha hecho una referencia a una cantidad de 400 millones respecto a las OSP y yo le he dicho que eran 600 millones. Le diré que 440 son los millones de viajeros que utilizan las obligaciones de servicio público, y la estimación que nosotros tenemos para el año 2017 de la aportación que la Administración General del Estado nos tendrá que hacer —por cierto, en 2018, porque saben que el pago va con un año de decalaje— es de 618 millones de euros. Esas son las dos cifras, 600 y 400 millones. A su vez, estos 618 millones de euros suponen subvencionar de media el 40% del precio del billete. Es decir, sin estos 618 millones de euros los ciudadanos tendrían que pagar un 1,4 del precio de media que están pagando. De ahí la apuesta decidida del Gobierno por las obligaciones de servicio público. También me preguntaba a cuánto ascenderá el canon de ADIF en caso de ponerlo, y sinceramente no lo sé porque como estamos hablando de un futuro que a día de hoy no existe no le puedo responder a esa pregunta.

Me ha pedido datos concretos del Plan de estaciones, fue aprobado por Renfe el 24 de junio de 2014, actúa en 109 estaciones y la inversión asociada total es de 159,6 millones de euros. También me pedía datos de ejecución o cumplimiento de dicho plan y, a día de hoy, solo tenemos pendiente en número de actuaciones el 10%. Es decir, hay un 10% de actuaciones sobre las que todavía no hemos empezado a hacer nada. Las obras terminadas suponen el 42% de las actuaciones que en su momento comprometimos, en ejecución tenemos un 13%, y el resto o tienen el proyecto terminado con la obra pendiente, o están en fase de redacción de proyecto, pero ya se está trabajando sobre ellas. En cuanto al Plan de material móvil, al que según usted también hizo referencia mi antecesor, el contrato de nuevo material móvil finalmente se formalizó el pasado mes de noviembre, y se adjudicaron 15 nuevos trenes de alta velocidad con la posibilidad de incrementarlo en otros 15 adicionales. Y el presidente del Gobierno anunció el otro día que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 75

en el Consejo de Administración de mayo del Grupo Renfe previsiblemente llevaremos la ejecución de esa ampliación de 15 trenes adicionales que estaban ya incluidos en dicho contrato.

En cuanto al taller de Valladolid, es cierto que se han retrasado las actuaciones. Es un taller que a día de hoy está prácticamente terminado. Esperamos a lo largo del 2017 poder mudarnos desde el actual taller en el centro de la ciudad a este nuevo taller en las afueras, un taller en el que hay un acceso tanto en ancho convencional como en ancho UIC y en el que se van a llevar a cabo una serie de actuaciones importantes puesto que se va a convertir en una base de mantenimiento integral. Me preguntaba si este taller se va a quedar dentro del grupo Renfe, absolutamente sí. De hecho el taller de Valladolid es una de las piezas clave del mantenimiento y de la Empresa de Fabricación y Mantenimiento, de los talleres de Renfe para todo el arco noroeste de la península.

Hablaba del Plan de desvinculaciones, no le he cogido exactamente lo que ha dicho más activos con el tema del plan de desvinculaciones. No ha hablado del plan de desvinculaciones. Perfecto. **(El señor Ruiz Carbonell: En el Plan de empleo de 2017 fueron más atrevidos)**. Lleva toda la razón, el Plan de empleo de 2017 tiene que ver con el Plan de desvinculaciones. Por eso me he anotado eso. Tenemos un Plan de desvinculaciones, como saben, acordado con el comité de empresa que supone la salida de una serie de trabajadores de la sociedad. Para el año 2017 se ha acordado la salida de 750 trabajadores. El Plan de empleo del año 2017 tiene que ver con el Plan de desvinculaciones. Es decir, junto con este Plan de desvinculaciones más la salida de gente que se jubila sin estar dentro del Plan de desvinculaciones la Ley de Presupuestos nos autorizará una tasa de reposición y, a partir de ahí vendrá el Plan de empleo. Eso es a lo que me refería con el Plan de desvinculaciones.

Respecto a la accesibilidad, para nosotros es algo absolutamente importante. Decía usted que la ley general de derechos de las personas con discapacidad garantiza el derecho a la igualdad promoviendo la autonomía personal y para nosotros es absolutamente prioritario que esto sea así. Es tan prioritario que llevo cuatro meses como presidente y ya me he reunido dos veces con Cermi. Cermi es la asociación que representa a las personas con discapacidad y no solamente están satisfechos con nosotros, obviamente nos animan a evolucionar y seguir trabajando, sino que nos dicen reiteradamente que precisamente el ferrocarril es el medio de transporte preferido para las personas con discapacidad. Por darle algunos datos, dentro de las actuaciones previstas en accesibilidad en estaciones. Como sabe la legislación prioriza actuaciones en estaciones con una demanda media anual superior a 700 viajeros/día, que lógicamente es por donde hemos empezado. Actualmente el 60 % de las estaciones de la red de cercanías gestionadas por Renfe disponen de un itinerario accesible y ese número de estaciones alcanza al 76 % de los viajeros. Ese 60 % que tenemos a día de hoy para el 2017 prevemos que llegue al 64 y para el 2018 al 69 % y en una segunda fase, a partir del 2018, al 97 %. Por tanto, en absoluto tenemos olvidado, todo lo contrario, el Plan de accesibilidad y es una de las cuestiones que tenemos lógicamente de manera continua encima de la mesa.

Me ha hecho más preguntas en el tema internacional, en Arabia Saudí estamos adquiriendo una experiencia importante. Es la primera aventura internacional de Renfe. Me pide si le puedo avanzar resultados. No le puedo avanzar resultados, porque no los tenemos. Estamos en medio del contrato. Estamos avanzando. La ejecución de la obra va de una manera que consideraría razonable. Hace poco estuvimos visitando las obras y ahora viene la operación, que es precisamente el papel fundamental, aunque tenemos también alguna tarea dentro de la fase de construcción viene la operación que es la tarea fundamental de Renfe. Espero poder decirle dentro de un tiempo que la cosa va razonablemente bien, pero a día de hoy no le puedo decir como va porque esto es un contrato de Capex y Opex, o sea, construcción más operación, y hasta que no tengamos una visibilidad en el tiempo no podemos avanzar ningún dato. Respecto a California y Reino Unido, a California ya me he referido en mi intervención. En California vamos en un consorcio que lideramos nosotros con un 85 % del proyecto y el otro 15 % lo tiene una empresa privada que es Globalvia. Adicionalmente llevamos a ADIF como subcontratista. ADIF nos acompaña, pero no entra en la parte de proyecto en la primera línea. Respecto a Reino Unido, hemos estado hablando con distintas empresas y distintos potenciales socios, con algunos de ellos hemos avanzado bastante, estamos recibiendo algunos *inputs* por parte de estos socios que no se corresponden con lo que preveíamos y nos estamos centrando ahora mismo en lo que se denomina el *passport*. Conseguir el *passport* que es una especie de bendición por parte del Gobierno británico para poder acceder a los distintos concursos y franquicias que se licitan en el Reino Unido que es donde estamos ahora mismo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 76

Me pedía los resultados por líneas, no los tengo. Mire que tengo aquí información y carpetas, pero los resultados por líneas no los tengo pero ya se los facilitaremos. Con esto hemos concluido.

Paso ahora a responder al señor Clavell, lo primero muchísimas gracias por el tono de su intervención. Como no podía ser de otra manera compartimos intereses y preocupaciones. Creemos que estamos haciendo un enorme esfuerzo inversor tanto en alta velocidad, como en red convencional. Que estamos preocupados por las mercancías. Que creemos que el cliente es lo principal en Renfe y eso es un poco lo que nos marcamos y hacia donde tenemos que ir adelante con unas cifras que en el presupuesto de 2017 son perfectamente sostenibles y estamos orgullosos de poder presentar este presupuesto y de poder llevarlo a cabo. Respecto a alguna cuestión concreta que ha planteado, las cercanías hacia el norte de Castellón es algo que nos preocupa. Como bien sabe hemos tenido ocasión de hablar con ustedes del tema. En la OSP, en la declaración de obligaciones de servicio público del año 2012, no están incluidas las cercanías de Castellón y esa OSP es la que está vigente hoy en día. Ahora mismo estamos en un periodo de elaboración y reflexión sobre la OSP que entrará en vigor en el año 2018, colaborando nosotros activamente con el Ministerio de Fomento y será en ese momento donde se valorará, en función de los criterios que el Ministerio de Fomento marque, la idoneidad o no de incluir las cercanías de Castellón como obligación de servicio público en la nueva OSP que entrará en vigor a partir del 2018. Respecto al AVE a Castellón compartimos y nos congratulamos todos de que dice el AVE ya llegue a Castellón, porque ya está llegando, ya han comenzado los trayectos en pruebas y porque podamos haber cuadruplicado la oferta, que es una oferta muy importante respecto a la larga distancia que tenía hasta ahora mismo la ciudad de Castellón incluyendo dos Alvias más dos AVE como usted decía y creo recordar también que un Alvia los fines de semana adicional, me parece que los viernes. Muchas gracias a todos, muy amables.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Alfaro.

Muchísimas gracias por sus amplias informaciones en esta su primera comparecencia en esta Comisión. Le deseamos mucho éxito en su gestión. Le despedimos y entrará el siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE AENA (VARGAS GÓMEZ). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS (Número de expediente 212/000523).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión de la Comisión. Les pido que por lo avanzado de la hora intentemos ajustarnos a los tiempos, ya saben que son siete minutos para cada uno de los grupos parlamentarios. Tenemos el honor de recibir en esta ocasión al señor presidente de AENA que hoy mismo ha celebrado reunión de su junta general de accionistas y que por ese motivo ha demorado un poco su llegada, pero ahora también necesita nuevamente a las dieciocho horas tener que reintegrarse a actividades profesionales. Creo que habrá tiempo más que suficiente para su comparecencia y las preguntas. Sin más dilación doy la bienvenida y la palabra a don José Manuel Vargas Gómez.

El señor **PRESIDENTE DE AENA** (Vargas Gómez): Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Comparezco en esta Comisión ante sus señorías en mi calidad de presidente y consejero delegado de AENA. Como saben, AENA es una sociedad mercantil estatal participada al 51 % por la entidad pública Enaire. El resto de capital social lo constituyen acciones admitidas a negociación oficial en las bolsas españolas, que está actualmente en manos de inversores privados. Conforme a la legislación presupuestaria, las reglas aplicables a la programación y gestión presupuestaria, así como el contenido, elaboración y estructura de los presupuestos de las sociedades mercantiles participadas mayoritariamente por órganos de la Administración General del Estado, como es el caso de AENA, tienen un alcance mucho más limitado que para el caso del resto de órganos que integran la Administración estatal. Para el caso concreto de AENA, toda la información presupuestaria se recoge de forma consolidada con la información de Enaire, y no de forma individualizada.

Por otro lado, como sociedad cotizada que es desde su salida a Bolsa en febrero de 2015, está sujeta a los más altos principios de gobierno corporativo exigidos en la ley, recomendados por la CNMV y requeridos por los inversores institucionales. Entre estos principios destacan los relativos a la función de gestión indelegable del consejo, el reforzamiento de la junta general de accionistas, como verdaderos órganos de control de la compañía. Además, la información presupuestaria se ha basado en el documento de regulación aeroportuaria (DORA), aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 27 de enero. En este sentido, como ustedes ya conocen, el modelo de regulación aeroportuaria contemplado por la Ley

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 77

18/2014 tiene como piedra angular el DORA. Este es el instrumento que garantizará, durante los próximos cinco años, el correcto desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos en la red española de aeropuertos de AENA. Es necesario tener en cuenta también que, en el caso de AENA, los fondos para cubrir los gastos y realizar las actuaciones inversoras necesarias para la prestación de los diferentes servicios en sus aeropuertos, se financian exclusivamente con los ingresos propios de su actividad, y no a través de los Presupuestos Generales del Estado. Este marco regulatorio, constituye uno de los mayores retos de AENA en los próximos años. El DORA, aprobado para el periodo 2017-2021, asegura: El mantenimiento de la red de aeropuertos, dado que prohíbe el cierre o la enajenación de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias, sin autorización expresa del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento; la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias; la sostenibilidad económica de la red basada en una gestión eficiente; la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos, en las condiciones más adecuadas de calidad y seguridad; la sostenibilidad medioambiental garantizando la movilidad de los ciudadanos, y la cohesión social y territorial. Además, recoge las obligaciones de AENA durante los próximos cinco años, fijando entre otros aspectos: La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual que permita a AENA la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que, además, responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador; las inversiones que AENA deberá realizar, y que han de responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico, y, por último, los niveles de calidad de servicio que hay que cumplir, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar dicho cumplimiento. A su vez, en el DORA se establecen los principales elementos aplicables a los servicios prestados por AENA en estos cinco años, siendo éstos los siguientes. Primero, las previsiones de tráfico aéreo, a este respecto las expectativas de crecimiento establecen, para el horizonte del año 2021, que se alcanzarán los 250 millones de pasajeros. Segundo, los estándares de capacidad, la capacidad actual de los aeropuertos españoles es de más de 335 millones de pasajeros anuales, estimándose que tras la ejecución de las inversiones de ampliación programadas durante el quinquenio se verá incrementada hasta alcanzar los 338 millones de pasajeros anuales. Tercero, los estándares de calidad, que estarán sujetos a un sistema de incentivos o penalizaciones, y, para finalizar, las inversiones, que deberán responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos acordes a las previsiones de tráfico, respetando el nivel máximo de inversión media anual fijado en 450 millones de euros. La inversión regulada para estos cinco años asciende a 2.185,4 millones de euros, siendo la inversión media anual regulada de 437 millones de euros. Tal y como les he comentado anteriormente, el PAP de AENA 2017-2020, que ha sido consolidado con Enaire, se ha elaborado sobre la base del DORA, incluyendo además de la actividad regulada, los ingresos y costes no regulados previstos, así como las cifras de AENA Desarrollo Internacional y del Aeropuerto de Londres Luton, ambos incluidos en la consolidación.

En lo que respecta a la planificación de las inversiones en el periodo 2017-2020, las actuaciones se orientan al mantenimiento de la calidad de los servicios y a la seguridad operacional de los aeropuertos, sin olvidar el compromiso con el medioambiente, ni el cumplimiento del resto de normativas, en especial las relacionadas con la seguridad de bienes y personas. Así pues, las principales líneas estratégicas del Plan de Inversión de Aeropuertos son: Acometer inversiones viables; garantizar la seguridad operacional y de bienes y personas; mantener los compromisos medioambientales y obtener rentabilidad y optimización de la capacidad disponible. En el periodo que abarca el PAP, 2017-2020, el volumen de inversión es de 2.117 millones de euros, de los cuales 1.711 millones corresponden a inversión regulada. La inversión total prevista en el PAP de AENA para el año 2017 asciende a 534 millones de euros, incluyendo actuaciones inversoras para todos y cada uno de los 46 aeropuertos de la red y los 2 helipuertos, así como para el Aeropuerto de Luton en el que, como saben, tenemos la mayoría del capital.

Por otro lado, quiero resaltar que las tarifas se reducirán en el periodo 2017-2021 un 11 %, a razón de un 2,2 % anual. España es el único país de Europa que establece por ley que las tarifas no podrán incrementarse hasta el año 2025, lo que añade competitividad ante nuestras tarifas frente a las aplicadas por los aeropuertos comparables de nuestro entorno, una importantísima ventaja de estabilidad para las compañías aéreas. Adicionalmente, durante 2017, se continuarán aplicando medidas destinadas a favorecer el transporte aéreo y la conectividad de los ciudadanos. Por un lado, bonificaciones generales en las tarifas para todos los aeropuertos de la red, así como bonificaciones específicas para los aeropuertos insulares, Ceuta y Melilla.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 78

Por otro lado, también hay incentivos comerciales, aprobados por el consejo de administración de AENA el pasado 21 de febrero. El conjunto de bonificaciones e incentivos comerciales para el fomento del tráfico aéreo en los aeropuertos suponen una importante minoración de ingresos de AENA. Hoy AENA es la empresa líder mundial en el sector aeroportuario, al ser el primer operador del mundo por volumen de pasajeros, con más de 291 millones en 2016, incluyendo los operados en España y fuera de España. Entre los aspectos más destacables de la evolución del tráfico y de los resultados económicos obtenidos por la compañía en el último año, cabe destacar los siguientes. En lo relativo a la actividad aeroportuaria: En 2016, AENA ha superado el *récord* histórico de pasajeros registrado en 2007; en este último año, han operado en los aeropuertos nacionales de AENA, alrededor de 686 compañías aéreas comerciales que conectaron España con 141 países; asimismo, en 2016, se han registrado *records* históricos de pasajeros anuales en los principales aeropuertos de nuestra red; el tráfico internacional ha alcanzado un *récord* histórico con 161,8 millones de pasajeros y un incremento del 12%, mejorando la tendencia positiva registrada en 2015.

En cuanto al tráfico nacional, se ha producido una consolidación de la recuperación iniciada en 2014, alcanzándose en 2016 los 67,6 millones de pasajeros nacionales, con un crecimiento del 8,8%. Fruto del excelente comportamiento del sector turístico y de la labor que se ha realizado para impulsar las conexiones aéreas, en 2016, se han creado 450 nuevas rutas, 70 nacionales, 361 europeas y 19 intercontinentales. Esta tendencia se sigue manteniendo en 2017. De enero a marzo, el tráfico acumulado de pasajeros ha sido de 45,5 millones, con un incremento del 6,3%, respecto del mismo periodo del año anterior.

En lo que respecta a los resultados económicos, los ingresos totales alcanzaron en 2016 los 3.773 millones de euros, lo que supone un incremento del 7,2% respecto a 2015. El EBITDA ha alcanzado los 2.294 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 9,3% respecto a 2015, obteniéndose un margen de EBITDA de más del 60%. El beneficio neto obtenido por AENA ha ascendido a 1.164 millones de euros, siendo casi un 40% superior al registrado en el año anterior, 331 millones de euros más. El flujo de caja libre ha crecido hasta los 1.539 millones, lo que ha permitido una reducción de los niveles de endeudamiento. La deuda financiera neta contable del grupo AENA ha pasado de 9.400 millones de euros en 2015 a 8.228 en 2016. Esto nos ha permitido reducir el ratio de deuda financiera neta a EBITDA de 4,5 veces a 3,6 veces al cierre de 2016. Sin embargo, y debido a la importancia del turismo en nuestro país, nuestra relevancia como empresa no es medible únicamente en términos estrictamente económicos. Es necesario tener en consideración el impacto social de nuestra actividad, por la función esencial como garante de la movilidad y accesibilidad al transporte de todos los ciudadanos, como eje vertebrador de la cohesión social y territorial de España, y como motor de la economía española. Los positivos resultados, tanto económicos como de actividad, han sido consecuencia, fundamentalmente, de las medidas y estrategias implantadas en la organización durante los últimos años, y que son la mejor garantía para asegurar que AENA continúe presentando en el futuro unos excelentes servicios aeroportuarios, con los mayores niveles de seguridad y de calidad, tal y como nos exige la sociedad en general y nuestros clientes en particular. Además, con la entrada de capital privado en AENA, sin perder su condición de sociedad mercantil estatal, y a la vista de los resultados tanto económicos como de gestión, puede afirmarse que se ha generado valor para el conjunto de la sociedad y para el Estado como principal accionista, garantizando además la sostenibilidad futura del sistema aeroportuario español en red, y permitiendo a su vez agilizar y modernizar los mecanismos de gestión en la empresa.

Para finalizar mi intervención, haré referencia a los objetivos y prioridades que se ha planteado la compañía en los próximos años, que han sido la base para la elaboración de los presupuestos del año 2017. Es nuestro compromiso consolidar la solvencia, crecimiento y posicionamiento de AENA como referente mundial en gestión aeroportuaria, esforzándonos en la búsqueda continua de la excelencia, manteniendo, como no puede ser de otra manera, unos niveles de seguridad y calidad de primer orden en los servicios prestados.

Para conseguir estos objetivos, será necesario aprovechar las buenas perspectivas de crecimiento económico y el favorable comportamiento esperado de la demanda a medio y largo plazo, determinante en la generación de recursos; así como las sinergias y economías de escala que nos proporciona la gestión en red de nuestros aeropuertos. Para ello, daremos continuidad a las medidas y actuaciones llevadas a cabo durante estos últimos años, y que tan favorables resultados nos han proporcionado, que nos permitirá mantenernos como una de las compañías más eficientes del sector.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 79

Por último, señorías, quiero transmitirles mi convencimiento de que los objetivos y prioridades estratégicas que he expuesto en mi intervención, nos permitirán consolidar AENA como el operador aeroportuario de referencia en Europa y en el mundo, garantizando la eficiencia y competitividad futura del sistema aeroportuario español. Con ello, seremos capaces de asegurar la conectividad general y el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos, promoviendo el desarrollo de la actividad económica, y siendo un estímulo para el sector aéreo y los sectores vinculados, como son el turismo y el comercio, por la capacidad de tracción que tiene nuestra actividad. De esta forma contribuiremos también a los objetivos fijados por el Ministerio de Fomento en este anteproyecto de Ley de Presupuestos, como son el desarrollo económico y social de nuestro país y, por supuesto, la creación de empleo. Sin más, quedo a disposición de sus señorías para responder las preguntas que deseen formular. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vargas.

Es el momento de los grupos parlamentarios. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el diputado don Isidro Martínez Oblanca.

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

Buenas tardes al presidente de AENA, a don José Manuel Vargas Gómez y a todos sus colaboradores que nos acompañan esta tarde en la Comisión de Fomento. Voy a ser muy breve y comienzo por agradecer al presidente de AENA su comparecencia y los datos que nos acaba de facilitar. Efectivamente si hay un signo de crecimiento económico en España es precisamente el movimiento de viajeros en los aeropuertos nacionales que en 2016, como usted nos acaba de recordar, fue *record* y que en estos primeros meses de 2017 también apuntan buenas cifras. Ha hecho usted referencia al documento de regulación aeroportuaria que tuvimos al ministro de Fomento compareciendo para explicarlo previamente a su aprobación por el Consejo de Ministros y que ha permitido la rebaja de las prestaciones públicas patrimoniales. El DORA, como usted decía, va a garantizar unos servicios básicos en la red de aeropuertos con unos adecuados niveles de calidad cada vez mejor. Este DORA es un buen instrumento de competitividad. Usted ha resaltado varios aspectos. Quisiera señalar que para Foro lo más importante es que estos enormes volúmenes de viajeros que usted nos anticipa para recibir anualmente en España se traduzcan en dos cosas muy importantes, una para los usuarios, más vuelos y más baratos, y otra para el conjunto de la economía nacional, más puestos de trabajo. Para mí es la clave del éxito, no solamente recibir muchísimos millones de viajeros, por supuesto son todos bienvenidos y cuantos más mejor. AENA los va a recibir sin duda de la mejor manera posible. Me gustaría preguntarle si en estos Presupuestos Generales del Estado, si en este ejercicio económico, estos dos objetivos de más vuelos, más baratos y más puestos de trabajo forman parte también del frontispicio de la labor de AENA. Simplemente quiero preguntar esto y muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.

Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra el diputado don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor presidente de AENA. Le voy a hacer cuatro preguntas. Dos de ellas se refieren al proceso de privatización. La primera con referencia al proceso ya realizado. Se ha estudiado por qué la salida a venta fue a 58 euros y al poco tiempo subió a 140. ¿Se ha estudiado qué ocurrió ahí, qué se calculó mal, qué se hizo? La segunda. ¿Se va a continuar en ese proceso? La tercera pregunta que le hago es si a través de las actuaciones presupuestadas se va a cumplir el objetivo de certificación de todos los aeropuertos españoles de la red que cumplan los requisitos del reglamento (UE) nº 139/2014 antes de la fecha obligatoria, que es el 31 de diciembre de este año. La última es sobre el aeropuerto de San Javier, es cierto que en los Presupuestos Generales del Estado hay una partida destinada a él lo que induce a pensar en su continuidad, pero por otro lado hay noticias contradictorias sobre la posibilidad de con el fin de hacer rentable el aeropuerto de Corbera, un proyecto autonómico discutible, se cerrase el aeropuerto de San Javier y dejarlo exclusivamente para usos militares. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

Es el turno del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el diputado don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 80

Buenas tardes, señor Vargas. Hoy al margen de esta comparecencia, don Celso Delgado ya nos ha explicado que usted ha presidido una junta general de accionistas de AENA. Esta junta general de accionistas, como también nos ha explicado el secretario de Estado, le daba en cierta forma carta blanca al consejo de administración para que en el futuro pueda determinar diferentes actuaciones. Entre ellas la posibilidad de un endeudamiento de 5.000 millones o, lo que es lo mismo, ocho veces más de lo que está presupuestado por el Gobierno en inversiones en los aeropuertos españoles. La asignación en aeropuertos por parte del Ministerio de Fomento asciende a unos 615 millones, provenientes de las tasas, es decir, AENA es autosuficiente, de lo cual nos alegramos mucho. Recordemos que Enaire-AENA tiene unos beneficios previstos para 2017 de 1.205 millones de euros, y la suma de beneficios netos en los últimos cuatro años ha superado los 3.000 millones. La primera pregunta que le formulamos es sencilla. ¿Para qué y por qué este posible crédito? ¿No hubiese sido más lógico, por otra parte, que primero lo explicara en el Congreso, que es la casa de todos, y después en el nido de los inversores? Ese crédito viene a demostrar que el DORA ya ha fracasado como modelo para definir las inversiones y la contratación de empleo, un sistema que no es más que un instrumento que otorga garantías jurídicas a los inversores para garantizar el desvío de gastos de explotación a beneficios para los inversores —eso sí, privados—. Con el marco anterior al DORA y los actuales beneficios seguramente que este crédito no sería necesario. ¿Adónde se destinarán los recursos del crédito que se piensa solicitar?

AENA es una empresa mixta, mayoritariamente pública. A usted le hemos leído en diferentes ocasiones que se debería privatizar aún más el pastel accionarial, para así crecer en el exterior y captar talento —son palabras suyas—. Como bien debe conocer, su posición no es coincidente con la de su jefe. En esta misma sede parlamentaria el ministro De la Serna, a preguntas de nuestro Grupo Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, manifestó claramente que de momento no se está dispuesto a vender participaciones del Estado. Hoy su junta accionarial, o, mejor dicho, nuestra junta accionarial también ha aprobado el reparto de dividendos —¿cierto?—, que, si no estamos mal informados, representa un 41% más que el anterior ejercicio, un total de 574 millones de euros. Recordemos que los fondos, que nosotros llamamos buitres, aportaron 4.236 millones de euros en acciones que hoy valen 11.100 millones de euros, un beneficio del 260%. Y ahora se repartirán un 49% de esos 574 millones de euros, un buen pellizco.

España tiene dos entidades mercantiles con grandes beneficios, una es Loterías del Estado y la otra es AENA. Viendo las cifras, tienen ustedes cambiados los nombres, porque a quienes seguro que les ha tocado el gordo ha sido a los inversores privados. Como vemos, AENA es un negocio redondo. Nuestro grupo lo podría entender perfectamente si no fuese por el pecado original de poner en su día a la venta las acciones de AENA por debajo de su valor real, lo que supuso un pelotazo. Nos preguntamos si fue una casualidad o fue una trama.

Y en este tiempo lo que también ha aumentado de forma exponencial ha sido la productividad laboral. Una trabajadora o un trabajador en AENA atiende una media de 31.550 pasajeros al año, lo que supone un incremento en los últimos años de un 221%, y la eventualidad laboral también ha crecido, en este caso en un 17%. En cambio, lo que ha bajado es el número de trabajadores, un 15% menos, así como las licitaciones del *handling* en un 30% y el resto de las subcontrataciones en un 20%. Recientemente se puso a concurso el lote de 22 puntos de venta, el lote 22, con una visión desde nuestro punto de vista no mixta, de empresa mayoritariamente pública, que, lógicamente, se preocupa de garantizar las condiciones laborales en las contrataciones, pero sí con una visión estrábica, dirigida más hacia el 49% que hacia el bienestar de los trabajadores y trabajadoras que prestan los servicios en esos aeropuertos.

Ahora le haremos una serie de preguntas directas, sencillas, para que nos pueda contestar, sin esperar a los trámites parlamentarios, que, como hemos podido comprobar, acostumbran a ser lentos y a veces improductivos.

Primera pregunta, ¿quiere convertir a AENA en un *hub* inversor con el aval y el dinero de todos los españoles para que después los beneficios vuelen a paraísos fiscales? ¿Tiene previsto invertir parte de esos beneficios en incrementar plantillas, mejorar la seguridad operacional y la seguridad laboral de las trabajadoras?

El artículo 138.1 de la Constitución española, que hoy se ha mencionado bastante —y se lo recuerdo a los que se llaman constitucionalistas y defienden una visión sesgada de ella— dice —y leo textualmente—: «El Estado garantiza la realización efectiva del principio de solidaridad consagrado en el artículo 2 de la Constitución..., atendiendo en particular a las circunstancias del hecho insular». ¿Tiene previsto el Gobierno y AENA, en particular, aprovechar los beneficios y/o el crédito solicitado para financiar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 81

el transporte insular, ya sea la tarifa plana para Baleares o mejorar aún más las bonificaciones a la ciudadanía de Canarias, Ceuta y Melilla? ¿Por qué las inversiones medioambientales del plan para el periodo 2017-2020 no han sido planificadas de acuerdo con la Ley 2/2011 en cuanto a sostenibilidad medioambiental?

Finalmente, señor Vargas, a usted, que es un reconocido profesional y ha trabajado para la consultora Price Waterhouse Coopers, PwC, y, por tanto, como a experto, le preguntamos: ¿Cree usted que el mejor futuro para AENA pasa por la privatización de una parte del accionariado que hoy pertenece al Estado y, por tanto, a los ciudadanos? ¿Se lo aconsejará al señor De la Serna?

Muchas Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alonso.

Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el diputado don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, señor presidente.

Damos la bienvenida al presidente de AENA. Creemos que es una muy buena noticia que hoy comparezca en esta Cámara para explicar los presupuestos y además porque nuestra intervención no está destinada a hablar de los presupuestos de AENA, porque, como bien ha dicho, los presupuestos y la inversión de AENA tienen mucho que ver con la definición del DORA, y por eso vienen un poco atados. Pero creemos que es una buena oportunidad para repetir en parte la intervención que hicimos cuando consideramos el Documento de Regulación Aeroportuaria.

Si observamos los datos de la partida presupuestaria que tiene que ver con AENA, seguramente que sea la única de la que Fomento se sienta orgulloso, porque no tiene que hacer trampa con los números para decir que este año sube un 13% con respecto a 2016. Pero si comparamos esta cifra con la del último Gobierno socialista, que a nosotros evidentemente nos gusta comparar, hay una caída del 54% en inversión. Seguramente el portavoz del Grupo Popular o el presidente de AENA nos hablarán de la nefasta gestión que hicimos en AENA, de si la hundimos, etcétera —ya estamos acostumbrados a escuchar determinadas cosas en esta Cámara—, sin embargo, nosotros somos de la opinión de que el Gobierno sustentó el saneamiento de AENA en una subida desmesurada de las tasas, como figura en algunos informes, aunque, como dije anteriormente, el portavoz del Grupo Popular diga, como hizo ya en alguna ocasión, que fue por la magnífica gestión de la Presidencia de AENA que un día las acciones valieran 58 euros y al día siguiente hubieran subido de una forma brutal, hasta conseguir que los grandes inversores obtuvieran en un solo día beneficios de más de 800 millones.

A nosotros nos preocupan los trabajadores de AENA. Cuando intervino el ministro de Fomento para hablar del DORA se olvidó de hablar de ellos y ahora vemos que el presidente de AENA también se ha olvidado de ellos en su intervención. En nuestra opinión, los trabajadores son de la parte más importante que tiene cualquier compañía, ya sea pública o privada. Ellos son los que ponen en valor a la empresa, son los que permiten que esta pueda conseguir beneficios —y lo saben, no hace falta que el presidente de AENA ponga esa sonrisa—, son de la parte más importante de la compañía. Usted también es trabajador de AENA a día de hoy, a otro nivel pero también lo es. Nos gustaría —y sería lo razonable— que después de ver los grandes beneficios que está obteniendo AENA y sus inversores, los trabajadores también se beneficiaran un poco de ello; creemos que es imprescindible. Pero voy a reconocer una cosa: no pasa ni un solo día en el que a este grupo parlamentario, y supongo que también a otros, no lleguen quejas de contratas de AENA sobre sus condiciones laborales, por la forma en que la compañía saca los contratos. El último ha sido el lote 22, porque la forma en que se ha sacado esa contrata hace que las condiciones de los trabajadores disminuyan. Seguramente, el presidente de AENA no estará de acuerdo con ello, pero nosotros vemos la realidad.

Al hablar de la privatización de AENA voy a recomendar, igual que le dije al ministro, que no lancen globos sonda. El Partido Socialista y el Grupo Socialista van a estar complementemente en contra, sobre todo después de ver el pelotazo que dieron algunos cuando se hizo aquella privatización, porque, como ya ha dicho algún otro portavoz, en un día hicieron mucho negocio por un mal cálculo del valor de las acciones, que salieron a 58 euros y a día de hoy están a 155 euros. Si echáramos la cuenta —sé que no puede ser exacta y que, en parte, es una trampa— sobre el 49% que se privatizó a 58 euros, si se hubiera privatizado a 155 euros que cuestan hoy, ¿cuánto hubieran ganado las arcas españolas? Bastante más de 10.000 millones de euros. Entonces, nosotros creemos que se hizo el cálculo mal, no sabemos por qué y ni pensando en quién.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 82

Recientemente se ha debatido mucho sobre el DORA y una de las grandes polémicas era sobre si resulta razonable o no bajar las tasas aeroportuarias. La posición de AENA, según sus cálculos, era que no se podían bajar, que se tenían que congelar. Si se hubiera seguido la recomendación de AENA de no bajar las tasas aeroportuarias, el resultado hubiera sido muy claro: los que a día de hoy están haciendo un gran negocio y los que el día de la privatización hicieron un gran negocio volverían a hacer un gran negocio. Entonces, nosotros nos alegramos de que se tomara la decisión de bajar las tasas aeroportuarias. También queremos recordar, porque nos parece imprescindible, que nosotros siempre pedimos que esa bajada de tasas se repercutiera en los usuarios. Sabemos que no tenemos potestad y que, aunque lo podamos pedir, no tenemos mecanismos para que se garantice pero nos parece imprescindible. Para nosotros, AENA ha de basarse en una serie de principios que nos parecen irrenunciables: la cohesión territorial, las condiciones laborales de los trabajadores, poner el foco en el servicio público más que en el beneficio de unos pocos, garantizar la movilidad de los ciudadanos y llevar a cabo una gestión eficiente. Creemos que ello es imprescindible para un sector que tiene una repercusión en el PIB del 10 %, un sector que tiene tal importancia sobre el turismo español que nos parece que hay que cuidarlo.

Voy a terminar ya. Como he dicho, no he hablado de las inversiones, que nos alegramos de que suban, nos alegramos de que se aprobara el DORA, que ayuda a que esas inversiones suban. Pero, al igual que le pedí al ministro, le diré también a usted que se preocupe de los trabajadores, de los trabajadores de AENA y de los trabajadores de las contratas de AENA, porque creemos que es imprescindible. No nos parece razonable que en un país como este, desarrollado —o parece que desarrollado—, de esta compañía, que cada día anuncia beneficios y grandes resultados, nos lleguen un día sí y otro también quejas de sus trabajadores. Evidentemente, como grupo que aspiramos a gobernar, tenemos muy claro que escuchamos a todo el mundo, que lo hacemos con atención, que analizamos cuáles son sus problemas, y creemos que frente a los trabajadores de AENA o de una parte de ellos no se está haciendo bien. Por eso le pedimos que por lo menos en la segunda intervención nos hable de ellos, nos diga cómo van a mejorar sus condiciones. Aunque no sea la finalidad de esta comparecencia, nosotros se lo agradeceríamos.

Termino, señor Vargas, agradeciendo su comparecencia en esta Comisión para explicar la parte relativa a AENA, que nos parece importante.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el diputado don Jaime Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Vargas, nuevamente nos volvemos a encontrar. Coincidimos en todos los presupuestos desde 2012 en el Senado, yo como portavoz de la Comisión, y ahora seguimos hablando también sobre AENA.

Yo calificaría la evolución de AENA de exitosa. ¿Por qué? El señor Ramos decía que el portavoz del Grupo Popular iba a criticar —por supuesto, que lo va a hacer— la nefasta gestión que hizo el Partido Socialista de AENA. Hablamos de un entorno de unos 40.000 millones de euros de deuda y una ratio de endeudamiento con un incremento próximo al 50 % entre los años 2005 y 2011, al tiempo que su ratio de solvencia también estaba absolutamente deteriorada, señorías. Desde luego, lo que se ha venido haciendo desde ese momento ha sido generar empleo, hasta 400.000 entre empleos directos e indirectos. Y un tema fundamental, sobre el que después daré una evolución comparativa, es la deuda de 14.942 millones de euros que AENA tenía en 2011, y, lo que es peor, un Ebitda de 1.287 millones de euros y una ratio de endeudamiento en la relación entre deuda y patrimonio que se había multiplicado por tres desde el año 2005, desde un 166 % hasta un 423 %. Y la mejor decisión que se adoptó por el Gobierno del Partido Popular de cara a esta magnífica empresa fue anular el proceso de privatización de los aeropuertos de El Prat, en Barcelona, y de Barajas, en Madrid, porque, como bien dijo en aquel momento la ministra de Fomento, doña Ana Pastor, AENA es más el todo que la suma de sus partes, y precisamente ese fue el principio del éxito del mantenimiento del sistema aeroportuario español como gestión en red, esa es precisamente la llave del éxito de la gestión llevada a cabo en AENA. Evidentemente, sus directivos —a quienes doy las gracias, como a las personas que acompañan al presidente esta tarde— se limitaron a trabajar, a pensar con criterio empresarial acerca de cómo sanear la empresa. Así, se empezó con un saneamiento económico, eficiencia en la gestión, adecuación de los servicios a la demanda, se incrementó el número de viajeros y los ingresos comerciales, se reforzó nuestra presencia internacional, establecimos una sostenibilidad financiera y, desde luego, también pusimos en valor nuestras extraordinarias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 83

infraestructuras existentes tanto en España como en el extranjero. Ese fue el punto de partida para preparar la entrada de capital privado. Y, señorías, estamos utilizando mal los términos: AENA no es una empresa privada, se dio entrada a un 49% de capital privado, lo que precisamente demostró la fortaleza del sistema económico español, que se iba mejorando poco a poco gracias a la gestión que en su momento había hecho el Partido Popular.

Señorías, no voy a entrar a analizar con detenimiento lo que es el DORA, uno de los grandes aciertos en el ámbito regulador, puesto que AENA ha sido introducida en el ámbito regulador para obtener la base del crecimiento y la potenciación que ha tenido en los últimos años. Este documento realmente establece los puntos clave para esa magnífica gestión que ha de tener AENA. Evidentemente, señala unos niveles de calidad, como bien ha indicado el señor Vargas, y, desde luego, es un instrumento de regulación de los análisis sobre calidad y eficiencia del trabajo, pero, fundamentalmente, con él se garantiza ese interés general que nunca ha perdido AENA, a pesar de la entrada de capital privado. Precisamente, con el DORA se garantiza la conservación y el mantenimiento del interés general, que representa, por ejemplo, la posibilidad de reducción de las tarifas en un 2,2% anual, hasta alcanzar el 11% en 2020.

En referencia a la inversión, es muy interesante lo que nos ha explicado el señor Vargas. Para seguir con esa idea sobre AENA de gestionarse con mentalidad empresarial, beneficiosa para todos los españoles y también, ¿por qué no?, para las arcas públicas españolas debido a los dividendos que está arrojando por esa buena gestión, es interesante leer muy someramente este documento, la presentación de resultados del año 2016, que figura en la página web de esta sociedad. En él se aclaran todos los temas que a ustedes se les puedan plantear. Precisamente, gracias a esa entrada de capital privado podemos decir que AENA fue fortalecida en su propia gestión. Lo fundamental era garantizar la sostenibilidad del sistema aeroportuario español en red, eso era lo más importante, y, por supuesto, se reforzó su papel de líder en el tráfico aeroportuario de pasajeros como primero del mundo.

Se ha comentado ya que en el DORA figuran objetivos sobre pasajeros, inversiones, calidad y otros muchos aspectos sobre los que no quiero insistir, pero sí quiero hacer hincapié en el Ebidta. En la etapa en que estuve en el Senado como portavoz de esta Comisión siempre hicimos hincapié en su resultado, y ya me he referido a los 1.287 millones de euros que había en 2011. Pues bien, hoy día estamos en 2.293 millones de euros, cantidad que representa un incremento del 9,3% sobre el año 2015, con el margen del 60,8% al que se ha referido el señor Vargas. Como se ve, la gestión ha sido espectacular y espléndida en este sentido.

Otro aspecto que mencioné al inicio de mi intervención es el referido a la deuda existente en aquel momento, 14.690 millones de euros. Por eso, vuelvo a insistir sobre la catatónica y nefasta gestión que hizo el Gobierno socialista con AENA; eso sí, se dedicó a establecer una sobrecapacidad de instalaciones aeroportuarias. Y quiero volver a recordar que ahora mismo la deuda financiera está en 8.228 millones de euros, frente a los 9.401 que había en el año 2015. En definitiva, podemos decir, señorías, que todo ello ha permitido llegar a lo que actualmente es AENA: líder mundial en transporte de pasajeros, trabajando y gestionando los cuarenta y ocho aeropuertos de la red española, los dos helipuertos y los dieciséis aeropuertos no españoles, incluyendo Luton, con esos resultados tan estupendos que ha tenido.

Por tanto, señorías, yo no quiero admitir ninguna crítica sobre la gestión de AENA. ¿Por qué? Porque sus directivos y el personal empleados en ella están trabajando divinamente. Por eso, señorías, lo que digo a los gestores de AENA es que sigan en esa línea. Por supuesto, nunca hay que morir de éxito, pero, desde luego, hacen un aporte fundamental a otro aspecto, que es la marca España, garantía absoluta de nuestros aeropuertos y de nuestros vuelos programados, que aportan mucho dinero porque son la puerta de entrada de los turistas: cuatro de cada cinco turistas entran en España por el sistema aeroportuario, y el turismo representa el 11% de nuestro producto interior bruto. Por eso, señor Vargas, muchas gracias a todos ustedes por su gestión y, desde luego, gracias también a esos trabajadores que a pie de pista día a día trabajan por el bienestar de los españoles, teniendo una sociedad como AENA tal y como la tienen cuidada.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.

Responde y cierra el debate el presidente de AENA, el señor Vargas.

El señor **PRESIDENTE DE AENA** (Vargas Gómez): Muchas gracias, señorías, por sus intervenciones. Hay numerosas preguntas que han quedado sobre la mesa. Algunas las puedo contestar y otras no, porque simplemente soy un gestor y me dedico a gestionar la compañía AENA, que es mi obligación, para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 84

intentar crear valor para todos los accionistas de la compañía, para el Estado y para los demás accionistas de la compañía. Hay muchas preguntas en torno a la privatización y su valor. Puedo decir, señorías, que no participé en ninguna de las reuniones que tuvieron lugar para determinar el precio de salida a bolsa de la compañía, en ninguna. Pero fui testigo del proceso de privatización, y lo que puedo decir es que en ese proceso hubo inversores potenciales de la compañía que tienen mucho conocimiento del sector aeroportuario que pudieron comprar a 58 euros y no lo hicieron, y no son inversores menores sino inversores que tienen un conocimiento muy profundo del negocio. Es evidente que las circunstancias de valor cambian con el tiempo. Desde luego, hay una cosa que tengo clara, y es que mi obligación cada día es que la acción suba más. Si hoy vale 155 euros, mi obligación es que el año que viene valga 200 euros, y sentirme orgulloso de eso. Yo estoy muy orgulloso de que la acción valga 155 euros ahora, cuando el día que salió valía 58 euros. Lo que sería un drama es que saliera a 58 y hoy estuviera a 40, eso sería malo para la compañía, malo para los ciudadanos y malo para todos los accionistas, incluyendo al Estado, porque su participación valdría la mitad. Con respecto a lo que las cosas valieron en su momento, el mercado dijo lo que valían y más tarde lo que valían posteriormente. Insisto en que puedo decir esto con la libertad del que no participó en la fijación de su precio.

Pero voy a más. Hoy he escuchado muchas intervenciones y creo que AENA es un caso del que todos nos tendríamos que sentir muy orgullosos, todos. Como ha dicho el señor Ramos, la existencia actual de AENA también se cimenta en muchas cosas que se hicieron antes de que yo llegara a AENA, porque, evidentemente, yo no me inventé ni construí todas las infraestructuras que hoy tiene, que son la base de que podamos contar con una gran compañía, de la que todos nos sintamos orgullosos. Por tanto, creo que se trata menos de echarnos la culpa unos a otros y ver lo que tenemos y lo que podemos construir para el futuro. En ninguna de sus intervenciones, señorías, he escuchado la proyección de lo que AENA es en un mercado global, que es el mundo, porque el sector aeroportuario se está convirtiendo en un sector aeroportuario global, y lo que está sucediendo es que grandes grupos aeroportuarios de otros países se están expandiendo internacionalmente y están constituyendo redes. Y hay sectores aeroportuarios de nacionalidad distinta a la española que están cogiendo posiciones en mercados que son naturalmente españoles. Y nosotros estamos en competencia con esas compañías también y tenemos que trabajar para el futuro, para que AENA tenga las condiciones para poder competir con ellas, porque ahí es donde estaremos creando valor para los trabajadores, para los españoles y para los accionistas. Si se configura un mercado global, como sucede en tantos mercados globales, habrá dos posiciones: la del consolidador y la del consolidado, y más tarde o más temprano o somos consolidadores o somos consolidados.

Una de las cosas que, desde mi perspectiva, ha sido más interesantes en los últimos treinta años en España es que a través de la privatización inteligente de compañías que en su día fueron públicas se han creado grandes multinacionales en España que han dado estabilidad a la sociedad y han dado estabilidad a los ingresos de las compañías y a los trabajadores empleados en ellas durante la crisis. ¿Por qué? Porque la diversificación permitió economías de escala y generar grandes conglomerados que cuando había crisis en un mercado posibilitaron que otros mercados aportaran. Y eso lo hicieron Gobiernos de distinto signo político a lo largo de un periodo de tiempo. Había bastante consenso acerca de que ese proceso de modernización, ese proceso de liberalización era bueno para la creación de valor y era bueno para que los trabajadores mejoraran sus condiciones y llegaran a España beneficios que, de no existir esas compañías, habrían ido a otros mercados. Insisto, no nos olvidemos de que estamos en un entorno global, en un marco de competencia global, que no estamos solos y que otros grupos aeroportuarios en el mundo tienen esto claro y están dedicándose a crear grandes compañías con capacidad de crecimiento exterior. Igual un día nos damos cuenta de que hemos pasado demasiado tiempo discutiendo y son otros quienes tienen los mercados donde nos gustaría estar, porque además este es un mercado muy especial. El día en que uno pierde la posibilidad de conseguir la concesión de un aeropuerto importante en un mercado que dura treinta años sabe que ya no vuelve a salir hasta treinta años después. Por tanto, estamos discutiendo cosas e igual estamos perdiendo trenes.

Lo que sí creo que es hoy la compañía debe ser motivo de orgullo para todos, después de las inversiones que se hicieron a principios de este siglo y tras el proceso de reestructuración, porque su crecimiento, señor Ramos, además de la subida de tarifas, se ha cifrado y se ha basado en un proceso de reestructuración profundo, de reestructuración de costes, de crecimiento de ingresos que han logrado los trabajadores de AENA, efectivamente, que han sido capaces de hacer mucho más con menos y de conseguir mucho más de lo que conseguían antes. Pero no pasa nada, porque en el proceso de creación de una compañía cada uno va aportando su granito de arena, y lo bueno es que tenemos una compañía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 85

magnífica, que hoy es la primera del mundo, por generación de caja, por capitalización bursátil y por gestión de pasajeros.

Lo que nos debería concitar y preocupar a todos es el interrogante sobre cómo hacemos que esta compañía, que es una compañía magnífica, que hemos construido entre todos a lo largo de los últimos veinticinco años, sea la más importante del mundo en los próximos veinticinco años. Eso es preocuparse por los trabajadores nacionales, porque si esta compañía se expande los trabajadores tendrán oportunidades, los salarios mejorarán y llegarán aquí cosas que, si no, se irán a otros países, porque estamos en competencia global. Entonces, de lo que tenemos que preocuparnos, como se preocuparon antes otros Gobiernos en los años noventa y después, es de cómo montamos una gran compañía que sea capaz de hacer eso, porque esa es la mejor manera de satisfacer al mercado, satisfacer a los trabajadores, contribuir a hacer valor de país y crear valor para el accionista. Esta es mi posición.

Con respecto a problemas más concretos que han sido planteados, el señor Martínez me habla de cómo conseguir más vuelos y más baratos. Nosotros, señoría, no somos compañías aéreas, no podemos conseguir expresamente los vuelos más baratos, colaboramos con el destino, que es el que resulta crítico para la decisión de volar a un sitio o a otro. Estamos trabajando con el destino, y algunos trabajan mejor y otros peor. En España hemos visto cómo algunos destinos han sido capaces de mejorar notablemente su perfil y otros no. Lo que está claro es que en España aquellos lugares que tienen conectividad son los que se convierten en destino. Difícilmente mejora la conectividad de un lugar intentando simplemente sacar pasajeros. Estos, en función de la masa crítica que tenemos en España, tienen mejor conectividad cuando sus lugares de origen se convierten en destino turístico. Por supuesto, cuando habla de más puestos de trabajo, ese es nuestro objetivo; vuelvo a la reflexión que hacía anteriormente. Ojalá seamos capaces entre todos de sacar a AENA del debate político y ponernos de acuerdo en convertirla en una gran empresa, como hicimos en otras ocasiones. ¿Por qué? Porque así conseguiremos más puestos de trabajo, mejores condiciones para los trabajadores españoles, que, si no, se irán a otro lugar.

Respecto a lo que planteaba el señor Navarro sobre la certificación de aeropuertos para el 31 de diciembre, estimo que vamos a poder conseguirlo. Está planificado y nuestro objetivo sería que los aeropuertos estuvieran certificados antes de final de año.

En cuanto al aeropuerto de Murcia-San Javier, de momento seguimos operando con normalidad. Es evidente que en relación con el aeropuerto de Corvera hay un proceso en la región de Murcia que lidera el Gobierno de la comunidad y nosotros estamos atentos a las circunstancias que puedan producirse en torno a ese aeropuerto y tomaremos las decisiones en función de cómo vayan ocurriendo. Lo que podemos decir hoy es que el aeropuerto de Murcia-San Javier sigue operativo.

El señor Alonso me pregunta por la facultad que hoy ha autorizado al consejo de administración en la junta general de accionistas. Esa es una facultad fundamentalmente estándar en las compañías cotizadas. Que un consejo de administración tenga la facultad de reestructurar su balance financiero y su estructura de financiación no quiere decir que la vaya a utilizar. Que el consejo de administración tenga la capacidad de emitir bonos, lo único que quiere decir es que tiene un instrumento para que, quizá, si surge una oportunidad de mercado, pueda renegociar mejor su estructura financiera y conseguir mejores condiciones, porque gracias a que ahora somos una compañía grande y que tenemos calificaciones crediticias importantes podemos ir al mercado de bonos, emitir deuda, apalancarnos y conseguir —no lo sabemos, porque depende de cómo evolucionen las circunstancias— mejores condiciones financieras, lo que podrá incrementar el beneficio de la sociedad y el de todos los accionistas. Que una junta delegue en el consejo la facultad de emisión de bonos es algo habitual, porque si no hay que convocar una junta extraordinaria. Desde luego, no está conectada ni comprometida ninguna inversión, por ahora, y las que eventualmente pudieran llegar a producirse, por supuesto tendrán que pasar por los órganos de gobierno correspondientes, de acuerdo con las previsiones estatutarias. Es una fórmula habitual y la mayoría de las compañías del IBEX tiene concedidas al consejo de administración este tipo de fórmulas. Desde luego, repito, no existe ninguna conexión entre esta facultad y el nivel de endeudamiento de la compañía.

Ha mencionado que nosotros queremos dar dividendos, que los inversores privados están muy beneficiados, ha hablado de la productividad, etcétera. Mi obligación es que suban los beneficios, que se incremente la productividad y que suban los dividendos. Yo estoy aquí para esto, no para que bajen los dividendos, el beneficio y la productividad. **(El señor Alonso Cantorné: ¿Y el empleo? ¿Y el servicio público?)** Yo ya lo he explicado. El servicio público es el marco fundamental de desempeño de la sociedad. Para eso existe el DORA. Lo que estamos aplicando es una cosa que no ocurre solo en AENA, porque parece que AENA es el primer sector regulado que emerge en la historia de España. Las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 86

compañías eléctricas, los bancos, etcétera, son sectores regulados y se distingue la regulación de la operación, y en función de unos criterios regulatorios, la obligación de los gestores es maximizar la eficiencia en la operación. Si desde el punto de vista regulatorio hay requisitos que faltan, lo que hay que hacer es pedir al regulador que incremente la regulación. **(El señor Alonso Cantorné: Somos mayoritarios).** Que el Estado tenga la mayoría del capital no da igual, lo que quiere decir es que tiene la mayoría del capital, pero lo que también quiere decir es que los derechos de todos los accionistas son iguales. Cuando uno va al mercado, lo que no puede decir es que va a comportarse con arreglo a reglas distintas de las que ha anunciado en el mercado. Hay unos criterios marco de privatización, hay una ley de regulación, y lo que hace la compañía es respetar esos criterios y ese marco legal. Esa es la base del principio por el cual la compañía se privatiza y va al mercado. Nosotros tenemos que gestionar la compañía respetando eso. Por supuesto, lo que estamos haciendo es prestar un servicio público y nuestro objetivo es hacerlo con la mayor calidad y con los mayores beneficios para los usuarios y para el conjunto de los accionistas. Por supuesto, nuestra obligación en ese marco es que la compañía sea lo más eficiente posible y que genere beneficios. Creo que no existe contradicción entre los dos aspectos. **(El señor Alonso Cantorné: Sí que existe).**

Respecto al lote 22, entiendo que se refiere al concurso de restauración del aeropuerto de Barcelona. Lo que le puedo decir es que el proceso de licitación de restauración de dicho aeropuerto se ha hecho con pleno respeto a los convenios laborales que operan en el sector y que esa previsión está contenida en los pliegos.

Pregunta si queremos que AENA sea un *hub* inversor, mejorar plantillas, bonificaciones insulares, sostenibilidad, etcétera. Me remito a mi comentario anterior. En el futuro, esté o no esté yo, me gustaría decir que he trabajado en la gran compañía aeroportuaria del mundo. Eso es lo que me gustaría. ¿Por qué? Porque me siento orgulloso de la compañía y me sentiría orgulloso como español de que en un sector crítico lideráramos ese proceso de consolidación global que está ya sucediendo. Además, la mejor garantía para el trabajador es que la compañía sea viable. Señor Alonso, llegué a esta compañía en el año 2012 y la situación era la siguiente. En el año 2011 la generación de caja había sido de menos 600 millones de euros y la compañía tenía una deuda de 14.000 millones. Había una crisis financiera extraordinaria. Nosotros íbamos a los bancos, no nos financiaban y teníamos dificultades para pagar la nómina. Es un dato real. Yo me reunía todos los viernes con el equipo de dirección y les decía: ¿Cuánto nos van a dar? Me contestaban: No nos dan nada. Los trabajadores, que colaboraron de manera extraordinaria en el proceso de reestructuración de la compañía, tenían dificultades y tenían miedo. Ahora, los trabajadores están mucho más contentos porque saben que están en una compañía solvente que funciona. Evidentemente, tienen todo el derecho a reivindicar un poco más de lo que la compañía está generando, porque igual que los accionistas tienen su retorno, los trabajadores tienen que tenerlo, me parece absolutamente razonable. Lo más razonable y lo principal es que la compañía sea viable y que vaya bien, porque si no, no hay nada repartir. **(El señor Alonso Cantorné: Ya lo es).**

Por último, señor Ramos, me ha hablado usted de las quejas de las contratadas. En AENA tenemos un sistema absolutamente transparente de adjudicación de contratos, basado en el principio de que siempre hay más de un prestador de servicios capaz de realizar un servicio. Son los prestadores de servicios los que deciden quiénes son los adjudicatarios basándose en criterios exclusivamente económicos. Son procesos de adjudicación absolutamente transparentes, en los que todos los operadores tienen la posibilidad de ganar esos concursos; de hecho, cambian mucho. La verdad es que yo no recibo tantas quejas. **(El señor Pascual Peña: Condiciones laborales).** Lo que puedo decir es que tenemos el más escrupuloso respeto por las condiciones laborales. No podemos meternos en cómo gestiona sus trabajadores cada una de las contratadas. Establecemos criterios objetivos y de concurrencia para que se produzcan esas adjudicaciones.

Me habla también de que la bajada de tasas repercute en el usuario. Coincido con usted. Creo que, sin duda, eso es deseable. Evidentemente, no tenemos capacidad para hacer eso. Cuando se habla de la bajada de tasas aeroportuarias, probablemente se está arbitrando más un juego de suma cero entre los ingresos del operador aeroportuario y de las compañías aéreas que un traslado directo al usuario, porque al final el precio de un billete depende del nivel de competencia en la ruta y no del nivel en el que se sitúen las tarifas aeroportuarias. Esto que parece una evidencia, cuando llegan los procesos de negociación de las tarifas aeroportuarias se olvida fácilmente. Creo que eso forma parte del juego y del debate que suele haber entre compañías aeroportuarias y compañías aéreas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 87

Por último, señor Mateu, quiero agradecerle su intervención, que es sobre la que menos me voy a extender por aquello de que el halago debilita.

Voy a concluir mi intervención esperando que en próximas comparecencias que pueda tener aquí podamos celebrar todos que tenemos una compañía mejor que es capaz de afrontar los retos globales, que son los importantes cuando estamos en una compañía de esta dimensión. Les recuerdo que AENA es hoy la séptima compañía del IBEX y que su valor en bolsa está por encima de los 23.000 millones. Creo que a todos, evidentemente a mí el primero, nos corresponde la obligación de crear una gran compañía de futuro que sea capaz de crear valor para el conjunto de los accionistas y, por supuesto, para el conjunto de los ciudadanos españoles.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de AENA. Nuestros mejores deseos para la compañía.

— **EL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (BRAVO RIVERA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000405); SOCIALISTA (Número de expediente 212/000469); CIUDADANOS (Número de expediente 212/000526); DE ESQUERRA REPUBLICANA (Número de expediente 212/000729) Y MIXTO (números de expediente 212/000367, 212/000436 y 212/000709).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la comparecencia del presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, don Juan Bravo Rivera, a quien damos la bienvenida, y que es también la primera vez que viene a esta Comisión. Escucharemos con mucho interés lo que nos tenga que explicar sobre este proyecto de presupuestos.

Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (Bravo Rivera)**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, es un honor volver a comparecer ante esta Cámara, en esta ocasión en mi calidad de presidente de ADIF y ADIF Alta Velocidad, para explicar los fundamentos y principales líneas de actuación contenidos en los presupuestos de ambas entidades a lo largo de este año. Pero antes me van a permitir hacer una referencia al contexto en el que estamos trabajando en los dos entes públicos. Desde finales de noviembre, mi equipo y yo estamos procediendo a una readecuación del modelo de empresa, acorde a los marcos normativos, sociales y empresariales del momento, y ya hemos puesto en marcha un plan de transformación organizativa como primer paso para abrir una etapa llena de retos, con nuevos objetivos y nuevas formas de hacer las cosas para que consigamos ser esa referencia que todas las administraciones territoriales, agentes económicos y ciudadanos en general exigen legítimamente de nuestra compañía. Estamos llevando a cabo cambios profundos y de alcance, no tanto desde una perspectiva cuantitativa sino cualitativa. No se trata de cambiar por cambiar, sino de transformarnos para modernizar el servicio público que constituye nuestra esencia. Estamos abriendo procesos de diálogo con los diversos territorios y sectores con los que nuestra actividad se encuentra necesariamente involucrada, convencidos de que solo desde esta interlocución estaremos en condiciones de desplegar y alcanzar ese servicio público que es nuestra razón de ser, como decía, siempre en el marco de nuestras posibilidades técnicas y financieras.

Me van a permitir que después de la enumeración de datos que tanto el secretario de Estado como el secretario general de Infraestructuras han hecho a lo largo de esta mañana de los presupuestos del Ministerio de Fomento y del área de ferrocarriles, por tanto, también de ADIF, centre mi intervención más en los fundamentos y en los porqués de este presupuesto de ADIF y de ADIF Alta Velocidad. Desde 2008 hemos asistido a un periodo complejo, con decisiones difíciles y con ajustes que han condicionado muchas de las realidades actuales, solo comprensibles desde y con la información disponible en el momento en que se tomaron, pero que desde la situación presente a veces nos resulta difícil, muy difícil de entender. Lo importante ahora es mirar hacia adelante y retomar un proyecto de planificación y programación, tanto de nuevas y necesarias infraestructuras ferroviarias necesarias como de mejora de la calidad de las ya existentes, muchas veces relegadas por las primeras en los últimos años. Soy consciente de que para muchos de ustedes, la inversión pública de 3.213 millones de euros por parte de ADIF y ADIF Alta Velocidad para 2017 puede ser una inversión escasa. Soy consciente también de que a lo largo de esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 88

comparecencia se abordarán análisis críticos, desde el punto de vista de la cuantía territorializada, de ese volumen de inversión, tanto por comunidades autónomas como por provincias, incluso que se comparará con la inversión del ejercicio anterior. Sé que eso es inevitable en el discurso político.

Después de muchos años de experiencia en la administración pública, y especialmente en el área de la Hacienda pública, me gustaría hacer una reflexión sobre la capacidad de transformación que tiene un presupuesto y el volumen de inversión recogido en el mismo. El presupuesto de inversiones es un instrumento para hacer realidad un trabajo previo de planificación, de programación, de redacción de proyectos, y de licitación que excede del ejercicio presupuestario y del principio de anualidad que rige el presupuesto. Consignar cantidades en el presupuesto sin ese trabajo previo nos lleva indefectiblemente a una imposibilidad de ejecución a incumplimientos y, por tanto, a frustraciones que quiero y debo evitar como presidente de ADIF y de ADIF Alta Velocidad. Tengo que decir que hasta ahora no es que se haya gestionado mal. Hoy se nos olvida, pero el marco complejo de los últimos años, con la crisis económica que hemos pasado, ha hecho casi imposible ese trabajo de programación por las incertidumbres que constantemente acechaban en el corto y medio plazo con requerimientos de cambio permanente para conseguir los compromisos que, desde una perspectiva macroeconómica, era imprescindible cumplir para alcanzar el escenario de mayor estabilidad y crecimiento que tenemos en el momento presente. Tengo que decirles, aun cuando creo que muchos de ustedes lo saben, que si incrementáramos ahora mismo el presupuesto de inversión que estamos manejando —cosa que podemos hacer vía enmienda—, ello no se traduciría necesariamente en una mayor obra pública de aquí a final de año. Es necesario que volquemos nuestras fuerzas y el saber hacer de todas las personas que trabajan en ADIF para, desde ese diálogo con el territorio y el resto de los agentes económicos, redactar proyectos, planificar, programar, licitar luego esos proyectos y a partir de ahí, entonces sí, consignar en los presupuestos todos los recursos que hagan posible la ejecución de esos contratos a la mayor brevedad posible.

Quiero, por tanto, dejar claro que este presupuesto, por esta y otras razones, es de transición y tiene dos objetivos claros: El primero, iniciar un proceso de mejora de la red convencional como elemento que garantiza la vertebración del territorio, con su renovación y mejora de la infraestructura, de las estaciones, de las instalaciones de mercancías y de la seguridad en la circulación. El segundo, continuar completando la red de Alta Velocidad y su acercamiento a todas y entre todas las comunidades autónomas con el desarrollo de sus conexiones. Estos son los dos objetivos y por este orden que nos hemos marcado en ADIF y en ADIF Alta Velocidad para este presupuesto y para los próximos de la legislatura. Todo lo anterior debe estar englobado en los principios de nuestra misión, y entre ellos, también nuestra necesaria estabilidad y sostenibilidad financiera, para lo cual hemos incorporado, en los términos que nos fija la ley, una nueva propuesta de cánones para 2017 que permite aunar equilibradamente las necesidades y requerimientos de administradores y operadores ferroviarios, cumpliendo los requisitos financieros y económicos de estabilidad financiera de ADIF en el marco normativo vigente.

Les invito a analizar el documento presupuestario desde una perspectiva a medio y largo plazo para ver cómo empieza ya a vislumbrarse con un horizonte temporal asumible la viabilidad y programación de las infraestructuras que dudo que ninguno cuestionemos como necesarias en los próximos años. Pero como he explicado, esa no es la fotografía definitiva, ya que estamos trabajando de forma intensa estos meses para poder alcanzar en los presupuestos para 2018 una mayor precisión y ambición en esa programación. Por todo lo anterior, y por otra razón a la que ahora aludiré, en las últimas semanas hemos referenciado el presupuesto de 2017 a la ejecución de la inversión de 2016. Esta mañana el secretario de Estado ha tenido ocasión de explicar las razones por las que hemos hecho ese análisis. La falta de proyectos maduros para su licitación y posterior ejecución y el desmesurado número de obras paralizadas desde hace muchos meses nos ha llevado a unos porcentajes de ejecución extremadamente bajos y muy superiores a la dinámica normal que las incidencias habituales en el transcurso de las obras pueden generar. Además de este trabajo intenso que han llevado a cabo los servicios técnicos y jurídicos de ADIF en los últimos meses, hemos trabajado en poner las bases para evitar que esa situación se repita en el futuro. Hemos realizado cambios significativos en materia de contratación que facilitan la agilización de los procesos, siempre mejorando su transparencia, y la conclusión de las obras, modificando la ponderación de los criterios de adjudicación hacia una mayor consideración de la valoración técnica y, consecuentemente, de la calidad de las ofertas, así como la implantación de mecanismos que conviertan en excepcional la baja temeraria que tantos problemas nos ha generado en los últimos tiempos.

Pero volviendo a ese análisis de la inversión territorializada, junto a los argumentos ya expuestos quiero hacer otra reflexión más conceptual de las obras o infraestructuras ferroviarias. Las inversiones en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 89

infraestructuras ferroviarias son inversiones tipo red o de corredores, con lo cual son inversiones que no favorecen solo a un territorio. El ejemplo más claro lo tenemos este año en el tramo Zamora-Lubian, del corredor de alta velocidad Madrid-Galicia. La inversión de este tramo, de 139,4 millones de euros, se asigna a la provincia de Zamora, y por tanto a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, pero como todos sabemos, la Comunidad Autónoma más beneficiada de este tramo es la de Galicia; la que políticamente más interesada está en conseguir la consecución de esta obra es la Comunidad Autónoma de Galicia. Sin embargo, cuando analizamos el presupuesto territorializado, esa inversión, lógicamente, aparece en Castilla y León. Como este podríamos poner muchos más ejemplos. Por no hablar de que los que disfrutan de los beneficios de muchas de estas infraestructuras son los ciudadanos de todos los territorios que atraviesa el corredor y no solo los de un tramo del mismo.

Dicho esto, es verdad que inversiones correspondientes a cercanías, por ejemplo, sí son susceptibles de análisis de imputación territorial, pero debemos ser selectivos si queremos ser rigurosos. Por eso me van a permitir que insista en la necesidad de aludir a las inversiones de alta velocidad, especialmente desde una perspectiva ferroviaria y de integración o reequilibrio territorial, sin detenerme en su asignación por comunidades autónomas. Un ejemplo de ello es el corredor mediterráneo, tantas veces citado a lo largo del día de hoy, que tiene asignada este año una inversión total de 715 millones de euros. Podría enumerar la asignación de cada una de las líneas de alta velocidad por corredores, pero ya lo ha hecho esta mañana el secretario de Estado y de alguna forma también el propio secretario general de infraestructuras, por lo cual lo voy a obviar.

Quiero centrarme con más detenimiento en lo que es la prioridad principal del presupuesto de ADIF, que es la red convencional. ADIF gestiona alrededor de más de 13.000 kilómetros por los que circula el tráfico de cercanías y de larga y media distancia. Es cierto que solemos centrar, como decía antes, nuestra atención en la alta velocidad, pero no es menos cierto que la red convencional es la esencia de nuestro sistema ferroviario y necesita una potente inversión durante los próximos años para recuperar su competitividad. Ya les adelanto que vamos a iniciar un esfuerzo sin precedentes para tener una red convencional competitiva y con capacidad para prestar un buen servicio público. Espero contar con el apoyo y respaldo de todos los grupos políticos para alcanzar con éxito esta meta. Y cuando hablo de red convencional, hablo lógicamente también de transporte ferroviario de mercancías, una asignatura, como todos saben, pendiente en nuestro país. Ya este año apuntamos en esta dirección, aunque todavía no con el alcance que deberá tener a partir de 2018. El presupuesto de ADIF para la red convencional alcanza los 601 millones de euros, frente a los 293 millones de euros ejecutados el año anterior, pero si lo comparáramos con el presupuesto inicial de 2016, el incremento sería del 48%.

Me van a permitir que repase los principales conceptos del presupuesto de red convencional. Esta mañana el portavoz de En Comú Podem decía que nadie piensa en las cercanías. Quiero que quede constancia en el «Diario de Sesiones» de que en el Gobierno y en ADIF estamos muy preocupados y trabajando a lo largo de las últimas semanas en abordar una programación en materia de cercanías a lo largo de todo el territorio nacional. La red de cercanías mueve al año 410 millones de personas, pero con una característica especial con respecto al resto de servicios ferroviarios, que es la de la recurrencia del usuario de este servicio, complementando los servicios de los metros y autobuses urbanos e interurbanos de las diferentes ciudades, donde la frecuencia y la fiabilidad son las características esenciales del servicio. Es este uno de los puntos, aunque no el único, a los que antes me refería al calificar a la red convencional de clave en la administración de la infraestructura ferroviaria.

Hemos empezado por abordar un plan especial para conseguir mejorar los estándares de calidad del servicio en Cataluña, con un plan que entendemos que debe ser consensuado y gestionado de forma leal y coordinada con Ferrocarrils de la Generalitat, con la ambición de superar los problemas de planes anteriores. Se han citado a lo largo del día de hoy algunas experiencias anteriores en relación con planes de cercanías en el territorio de la Generalitat. Sabemos que los fracasos del pasado pueden generar escepticismo respecto a este nuevo proyecto, pero tengo que decir que además de aprender de errores anteriores, estamos trabajando en un diálogo estrecho y continuado con Rodalies de la Generalitat, desplegando también un equipo *ad hoc* en el propio territorio de ADIF para este proyecto. Con esta premisa creemos factible abordar la ejecución de los 114 millones de euros recogidos en el presupuesto de este año y desencadenar de forma sostenida en el tiempo una inversión total que hoy ciframos en 1.161 millones de euros para el periodo 2017-2020, alcanzando los 2.559 millones hasta 2025. Pero hemos de seguir este camino en otros territorios como Valencia, Madrid o la cornisa cantábrica, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 90

esperamos que el trabajo previo necesario para conseguirlo esté avanzado de cara al presupuesto de 2018.

Respecto a mercancías, como decía antes, es toda una asignatura pendiente que esta vez nos hemos propuesto superar. Pero ya les anticipo que no lo haremos desde formulas milagrosas que de la noche a la mañana nos coloquen en los ratios europeos, hace falta mucho trabajo por parte de ADIF y de los operadores de mercancías, pero también de todos los agentes económicos que intervienen en el proceso logístico; trabajo en equipo, buscando la complementariedad y con los procesos de transición adecuados, dotando al sistema de plataformas logísticas potentes, y alcanzando acuerdos con los sectores industriales más interesados en este sistema de distribución. Parece fácil, y quizá lo sea, pero debemos trabajar todos en la misma dirección y con el objetivo de alcanzar la meta concurriendo y no compitiendo entre territorios, buscando la complementariedad y no la exclusión.

El corredor mediterráneo es esencial, y tengo que decirles que estamos tan volcados en él como cualquier otro agente socio-económico, pero este trabajo hay que desarrollarlo partiendo de la realidad ferroviaria existente a fecha de hoy, buscando alcanzar su plena puesta en servicio de la forma más ágil y óptima posible, tratando de sumar y escuchar a todos los que necesitan esa infraestructura para el crecimiento económico de sus empresas y de los espacios industriales y logísticos que une. Estamos reevaluando todas las opciones posibles en esta dirección y poniendo los recursos, no solo presupuestarios, necesarios para ello. Este año vamos a dedicar, como decía antes, 715 millones de euros entre ADIF Alta Velocidad y ADIF convencional, pero queda mucho por hacer, y la planificación que ya está recogida en el documento presupuestario para los próximos años así lo acredita.

Respecto al resto de corredores de mercancías hemos asignado un presupuesto de 83,6 millones de euros, que previsiblemente alcanzará los 243,6 millones de euros en 2018, una vez dispongamos de los proyectos necesarios para abordar la contratación e inversión subsiguientes. Estamos trabajando en el corredor Cantábrico-Mediterráneo, Valencia-Teruel-Zaragoza, en la línea de Badajoz-Puertollano, así como en la variante de Camarillas y en el nuevo acceso UIC al puerto de Barcelona.

Los pasos a nivel —esta mañana el Grupo Socialista hacía una referencia a ellos— suponen otro de los problemas de la red convencional que tenemos que normalizar. Estamos cuestionando la normativa actual porque entendemos que alguno de los parámetros vigentes debiera ser revisado. Hemos licitado la redacción de setenta y cuatro proyectos para la supresión de otros tantos pasos a nivel e igualmente, hemos de revisar los sistemas de protección de las líneas, sobre todo, en zonas limítrofes a los núcleos de población. Para este concepto, este año 2017, hemos presupuestado 12,8 millones de euros.

La renovación de vía en muchos de los tramos de nuestra red convencional es otra de las líneas de trabajo, que verán ustedes en los próximos años de forma recurrente y más intensa cada vez. Nos proponemos atacar de forma progresiva las limitaciones temporales de velocidad existentes a lo largo de los 13.000 kilómetros de red, lo cual nos permitirá ir recuperando fiabilidad y mejorando la velocidad y, consecuentemente, los tiempos de recorrido de muchos servicios tanto de cercanías como de media distancia, tanto en pasajeros como en mercancías. El presupuesto asignado para esta finalidad en el año 2017 alcanza los 26,2 millones de euros, sin incluir actuaciones singulares.

Asimismo, tenemos que abordar otras actuaciones en infraestructura, como el plan de trincheras, la reparación de túneles, puentes y terraplenes, o la consolidación de infraestructuras para lo que hemos previsto una asignación de 20 millones de euros. También hay que destacar una dedicación especial a la red de estaciones de nuestra red convencional, con una dotación 35,3 millones de euros. Igualmente hemos de ir avanzando con un ritmo adecuado en la electrificación progresiva de nuestra red a veinticinco mil voltios, para lo cual ya estamos realizando en muchos casos las inversiones necesarias y los estudios informativos que requiere la normativa medioambiental para esa electrificación.

Acabo con el presupuesto asignado a instalaciones de seguridad. Estamos actualizando los procedimientos internos, en colaboración con la Agencia de Seguridad Ferroviaria y seguiremos aportando los recursos necesarios para garantizar la red más segura posible con los estándares tecnológicos vigentes.

Señorías, concluyo. Considero que estos presupuestos, como decía al principio de mi intervención, tienen una naturaleza de transición producto de diversas circunstancias, pero suponen un importante hito, a pesar de la brevedad del presupuesto que estamos tramitando. Los proyectos presentados tienen una programación temporal para su continuidad y desarrollo que verán su reflejo en la ya cercana —espero— comparecencia de octubre correspondiente a los presupuestos de 2018, donde todos podremos valorar el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 91

grado de acierto, las dificultades y la consolidación de muchas de las líneas que hoy he avanzado de cara al futuro, si bien con un nivel mayor de precisión.

En resumen, disponemos de una capacidad de inversión por importe de 3.213 millones de euros y estamos conformando una entidad pública preparada para los retos de 2020, con el cuarto paquete ferroviario al que antes también se ha aludido, con el adecuado nivel de servicio que los ciudadanos demandan, impulsando una dinámica de mejora continua y búsqueda de la calidad permanente en todos los procesos, y para todo ello solicito el apoyo y respaldo de todos los grupos políticos de esta Cámara.

Espero en esta breve intervención haber podido arrojar luz a esos porqués, que al principio de mi intervención me proponía explicarles a ustedes. Quedo a su disposición para aclarar cualquier duda, que a partir de este momento puedan plantear sus señorías, sobre cuestiones singulares que el presupuesto de ADIF y ADIF Alta Velocidad pueda haberles sugerido. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación es el turno de los grupos parlamentarios. Por el Grupo Mixto, intervendrán tres diputados. En primer lugar, tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Quiero dar las gracias también a don Juan Bravo, presidente de ADIF, por su presencia ante esta Comisión de Fomento.

Como los anteriores comparecientes, quiero volver a repetir que el marco de referencia de los Presupuestos Generales del Estado para 2017 es el pacto de coalición electoral firmado por el presidente del Partido Popular y la presidenta de Foro en 2015 y 2016, que fue asumido por el presidente del Gobierno en su discurso de investidura y que, previamente, fue refrendado por partida doble por los electores asturianos. Este pacto es bueno para España y singularmente para Asturias, que arrastra en materia ferroviaria tremendos obstáculos en 2017, para poner fin a su aislamiento. Las trabas y muros a la modernización del tren en Asturias no fueron geográficos, siendo nuestras grandes montañas enormes; los mayores obstáculos fueron los políticos. Desde 1993 el PSOE votó sistemáticamente en contra de la variante de Pajares, una y otra vez, aquí en el Congreso, en el Senado y en la Junta General del Principado. El impulso para que todas las capitales de provincia españolas tengan conexión ferroviaria en alta velocidad y en ancho internacional UIC llegó en 2000 con un Gobierno del PP y de ahí que sea muy consecuente que otro Gobierno del PP, en este caso presidido por el señor Rajoy, remate aquel gran objetivo, que en el caso de Asturias consiste en poner en servicio en ancho internacional toda la línea Madrid-León-Asturias dentro del corredor norte-noroeste.

Señor presidente de ADIF, los asturianos necesitamos que por fin se venzan los obstáculos socialistas, hoy revividos como secuelas del compromiso presupuestario, para dotar de ancho UIC el tramo León-La Robla y los túneles de la variante, así como la autorización de la rampa de Pajares para el tráfico de mercancías, que a diferencia del tráfico de viajeros no tiene como prioridad el ser muy rápido sino el ser muy regular. Le pregunto en este sentido a cuánto ascienden las partidas comprometidas para afrontar las mejoras de la actual línea ferroviaria entre Asturias y León.

Los asturianos necesitamos también que se ponga punto final a esa monumental pifia ferroviaria que es la estación de León, construida en fondo de saco y que penaliza con veinticinco minutos el trayecto entre Asturias y León o viceversa, porque obliga a los trenes a una insólita operación de marcha atrás, que hay que verlo para creerlo en pleno siglo XXI. Señor presidente de ADIF, le hago la siguiente pregunta: ¿Cómo se contemplan en los Presupuestos Generales del Estado la supresión de esta anacrónica estación en fondo de saco, construida e inaugurada por el señor Rodríguez Zapatero? Hablando del señor Rodríguez Zapatero, me viene a la memoria —para los aficionados y aficionadas a falsear las fechas— que prometió públicamente la llegada del AVE a Oviedo en 2009 y su ministro de Fomento, don José Blanco, comprometió todo el recorrido de la línea de alta velocidad en ancho de vía internacional. Digo esto, señor Bravo, para que usted y sus colaboradores recuerden, cuando se reúnan con los representantes y las representantes del Gobierno autonómico, que quienes hoy ponen el grito en el cielo por lo del ancho UIC son los mismos que aplaudían al ministro Blanco cuando prometía el ancho de vía estándar. Los mismos que hoy reniegan, son los que antes lo ponderaban; son los enemigos de la variante; son los que están arrastrando a Asturias a la decadencia, con la tasa de población activa más baja de España, haciendo que sea la región que tenga menos jóvenes, a los que despectivamente calificaron de leyendas urbanas; son los que en materia de infraestructuras han arrastrado a Asturias al puesto doscientos veintidós de las doscientas sesenta y tres regiones europeas, según datos oficiales actualizados de la Comisión Europea.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 92

Finalmente, le quiero preguntar si ADIF contempla en este proyecto de presupuesto el cambio del intercambiador de ancho de vía de León a Pola de Lena. También le pregunto si ADIF tiene previsiones para que se ponga en marcha en Gijón su plan de integración ferroviaria, para que la ciudad deje cuanto antes de tener como punto de recepción de los viajeros del tren el indigno chamizo inaugurado en 2011 por el anterior Gobierno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.
A continuación es el turno de don Carlos Salvador.

El señor **SALVADOR ARMENDÁRIZ**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señor presidente de ADIF. Quiero darle la bienvenida a esta Comisión y agradecerle sus explicaciones, así como todos los datos que nos ha presentado.

Esta mañana pude participar en la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras y obviamente como diputado navarro, de Unión del Pueblo Navarro, le pedí una valoración del acuerdo que ambos presidentes —el presidente de mi partido y el presidente del Partido Popular— firmaron el 5 abril. Su respuesta fue satisfactoria y amplia. No voy a reproducir las razones del acuerdo, ni los objetivos que pretende, así como tampoco la ambición que sustenta y anima el contenido concreto que, como bien sabe, afecta en algunos de los puntos concretos a sus responsabilidades. Solo quiero reiterar que tiene una visión estratégica sobre Navarra. Es un compromiso compartido, no solo por los firmantes sino por otros partidos y muchos navarros, que pretende de una manera clara modernizar nuestras comunicaciones y generar con ello economía y progreso, y por tanto, la integración y la vertebración de Navarra con el resto de España. En este caso, el corredor de alta velocidad puede generar esas sinergias en Navarra con ambición y con una visión intergeneracional —como decía en mi intervención de esta mañana—, porque no es un pacto de hoy o para hoy. Por tanto, quiero agradecer el compromiso del secretario y le volveré a preguntar sobre su valoración sobre el mismo.

Quisiera referirme brevemente a un hecho que se produce en Navarra y que es un caso único en España. Las propias instituciones del Gobierno de Navarra no tienen ninguna intención de que esas sinergias de participar en una red nacional de alta velocidad puedan provocar ese efecto multiplicador en la economía navarra. Por tanto, Unión del Pueblo Navarro, y también en este caso el Partido Popular, trata de suplir esa falta de interés, esa desgana que tienen las propias instituciones de la comunidad. Los partidos que están gobernando son aquellos que jamás han querido que se construya un embalse, ni una autovía, ni que se modernice un tren, etcétera. Por tanto, esos partidos hoy están mediatizando al Gobierno de Navarra e incluso se da la circunstancia de que el propio Partido Nacionalista Vasco que aquí imagino que estará intentando negociar la red de alta velocidad —qué le voy a decir a usted o a cualquier miembro de esta casa—, en Navarra está claro que no es su prioridad, y así lo dice; es decir, que lo que es bueno o buenísimo para allí, para Navarra no lo es. Este es un síntoma de esquizofrenia política bastante relevante, que conviene decir y denunciar.

Termino, señor presidente. Yo sé que se recoge en la presentación del proyecto y en el texto del programa 453.A el impulso del corredor Cantábrico-Mediterráneo, pero también es verdad que el acuerdo entre los dos partidos es posterior. Por tanto, ese acuerdo requiere de voluntad política, que dé un impulso administrativo y que recoja, a su vez, una previsión presupuestaria suficiente. Si tuviera que hacer una pregunta, sería la que a continuación le formulo: ¿Hasta qué punto esos acuerdos que hemos firmado ambas partes, que afectan a su responsabilidad, tienen una previsión presupuestaria suficiente para pensar que seremos capaces de cumplirlos?

Termino mi intervención, como usted la empezaba. Yo también le deseo éxito a usted y a la entidad que preside en esos retos profundos y en esos cambios de transformación porque realmente nuestra red ferroviaria, y la alta velocidad, no dejan de ser marca España y son un símbolo de modernidad en nuestro país, de innovación y tecnología. Yo espero y deseo que todo salga como ustedes piensan y que podamos seguir estando orgullosos de esta gran infraestructura española.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Salvador.
Ahora es el turno del diputado, don Ferran Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 93

Quiero agradecer también al presidente de ADIF, señor Bravo, su comparecencia en esta Comisión en nombre del Partit Demòcrata. Asimismo, quiero disculparme por no haber podido seguir toda su intervención. Tenemos que estar presentes en diferentes Comisiones al mismo tiempo y hace difícil nuestra presencia en algún momento.

Señor Bravo, hay un problema —ustedes ya lo reconocen, algo es algo— de confianza. En Cataluña hay un problema de falta de credibilidad porque se han programado, prometido y presupuestado diferentes infraestructuras, pero después no se han concretado. Nos habla que estos presupuestos se deben enmarcar dentro de una programación temporal y que en octubre, si hay nuevos presupuestos, también tendremos tiempo de valorarlo. Lo que pasa es que estas explicaciones ya nos las han dado en ocasiones anteriores y, por eso, hay un problema de falta de credibilidad.

No voy a enumerar una retahíla de incumplimientos, solo me referiré a tres partidas. En la provincia de Barcelona hay una partida para el corredor del mediterráneo: este año programan 4 millones de euros; el año pasado programaron 25 millones de euros, pero se ejecutaron solo 4 millones de euros.

En cuanto a cercanías —un tema extremadamente sensible que le recordaba esta mañana—, usted decía que realmente están comprometidos. La partida presupuestada en 2017 para cercanías en Barcelona es de 64 millones de euros —correcto—, pero el problema es que el año pasado programaron 23,5 millones euros y ejecutaron solo 4 millones de euros, ni siquiera ejecutaron un 20%. Por ponerle un ejemplo en Tarragona, en mi demarcación, en la inversión de ADIF Alta Velocidad, en el famoso tramo Vandellós-Tarragona, se ejecutaron el año pasado 35 millones de euros, lo que ocurre es que habían presupuestado 124 millones de euros. Este año presupuestan 75 millones de euros, que de hecho ya estaban presupuestados el año pasado porque no se ejecutaron. Así nos podríamos remontar a otros años. Aquí estamos ante un problema absolutamente de confianza.

Más allá de las buenas voluntades del Gobierno de la Generalitat, que me consta que existen y existieron en el pasado, no le voy a recordar la relación y los acuerdos de la ministra Ana Pastor con el conseller Santi Vila, que tampoco se materializaron en cumplimientos. En todo caso, mi grupo agradecería que nos pudiese hacer llegar por escrito estas preguntas —no tiene por qué ser en este momento—, antes de la finalización del trámite de presupuestos en esta Cámara, a qué obras concretas corresponden exactamente estas partidas y en qué se concretan las partidas de inversión de ADIF —código 18, corredor del mediterráneo— en las dos provincias, Tarragona y Barcelona. Asimismo, mi grupo quiere saber —código 4002, cercanías— en qué obras concretas en cada una de las cuatro demarcaciones de Cataluña tienen previsto invertir estas cantidades. También le agradeceríamos que nos hiciera llegar la información de ADIF Alta Velocidad —código 2013, inversión en líneas en explotación— en qué obras concretas en cada provincia se piensa invertir, a efectos de mayor transparencia y poder hacer un seguimiento.

Señor Bravo, efectivamente la única solución a esta desconfianza histórica sería que, por una vez, se cumpliera lo presupuestado. Yo le decía al ministro que no hace falta que presupuesten mucho más, si solo cumplieren lo presupuestado, yo creo que avanzaríamos muchísimo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bel.

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos y tiene la palabra el diputado don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Señor Bravo, quiero darle las gracias por estar hoy aquí. Como le han precedido tanto el secretario de Estado de Infraestructuras como el secretario general de Infraestructuras muchas de las preguntas que teníamos ya han sido contestadas. Incluso la primera pregunta que había permanecido sin contestar sobre el bajo porcentaje de ejecución, también la ha contestado parcialmente porque ha mencionado los problemas existentes, debido a ese juego perverso de baja temeraria y modificado, que tantos problemas ha dado. Por lo que ha comentado en sus instrucciones de contratación ya han incluido algunas variaciones tanto en lo que se refiere a los criterios de adjudicación, primando más a criterios distintos de la oferta económica, como en la limitación de las bajas temerarias, cosa que parece razonable. Me gustaría saber si también han trasladado estas modificaciones a quienes ahora están negociando la nueva ley de contratos. Quizás, su entidad haya sido la que más ha padecido este problema, con lo cual su experiencia en este asunto puede ser especialmente valiosa para ser transmitida a quienes ahora están trabajando en la trasposición de las directivas europeas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 94

Se ha hablado ya del problema del diferente ancho de vía —es un asunto que nos preocupa— y de que se ha optado como solución transitoria, o bien por trenes de ancho variable, o bien por el tercer carril. Este asuntos nos preocupa porque los propios expertos de la comisión técnico científica dicen que no tienen claro que estas sean soluciones sean adecuadas para largo recorrido, sino que son soluciones más bien temporales o provisionales. Sé que ahora se está aprobando el tramo Valencia-Castellón. La interoperabilidad con Europa es lo que motiva este distinto ancho de vía, pero no solo es el ancho sino también la electrificación y, por supuesto, los sistemas de seguridad. Ahora mismo ignoro si también el ERTMS ya actúa plenamente con el tercer carril; esta es una de las dudas que le queríamos plantear. En todo caso, quería saber si su departamento cuenta con un estudio serio sobre coste, repercusiones y beneficios a largo plazo del cambio de ancho en España y si puede decirnos cuál sería la alternativa.

Finalmente, quería hacerle una pregunta puntual sobre accesibilidad. El Decreto 1544/2007 establecía la obligación de que las estaciones con un tránsito superior a 1.000 viajeros tuvieran unas determinadas condiciones de accesibilidad. La pregunta que quiero hacerles es si también sus presupuestos contemplan esto, la accesibilidad de las estaciones y, en definitiva, el cumplimiento de este Decreto 1544/2007.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y tiene la palabra el diputado don Sergio Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, voy a tratar de centrar mis preguntas en cuestiones de criterios general, pero también quiero hacerle algunas preguntas concretas. En cuestiones de criterio general me congratula escuchar que ADIF está apostando en el futuro por la media distancia y las cercanías. Lo que pasa es que me sucede lo mismo que a otro diputado que me ha precedido en el uso de la palabra, que me resulta difícil de creer, máxime cuando se están presentando unos presupuestos donde sigue siendo la parte del león de los presupuestos la alta velocidad. Si esta era la intención, podía haber dado alguna señal más clara de que efectivamente iba esa dirección.

No quiero dejar de recordar que en alta velocidad se ha venido invirtiendo en torno a 100 euros por viajero, frente a un euro por viajero de media distancia y cercanías. Estamos hablando de una diferencia abismal. Hay un ejemplo en estos presupuestos, que siendo andaluz y de la provincia de Sevilla tengo que utilizar, que me parece muy gráfico de cómo no se evidencia en absoluto esa voluntad, que a mí me gustaría que fuera real, vaya por delante, respecto a lo fundamental que son las cercanías para este Gobierno, algo que ha dicho el señor Gómez-Pomar y usted mismo. Me refiero al caso del *bypass* de Almodóvar del Río, un compromiso que fue adquirido incluso por el presidente del Gobierno, señor Rajoy. El *bypass* de Almodóvar del Río se cifra en varias decenas de millones de euros, aunque no está cuantificado en estos momentos, o al menos yo no tengo ese dato. Es una obra de cercanías que se va a hacer entre dos provincias —en particular en la provincia de Sevilla—, en la cual se va a invertir 25.000 euros. No me estoy olvidando de ningún cero: son solo 25.000 euros. Teniendo en cuenta que las cercanías de Sevilla son utilizadas en torno a 35.000 personas diarias, significa que solo se van a invertir 60 céntimos por viajero diario en todo el año. Por el contrario, en la obra de este *bypass* en el tramo Sevilla-Málaga —que según datos de Renfe utiliza en torno a 55.000 viajeros al año— se presupuestan varias decenas de millones de euros. Es decir, que en dos días las cercanías han cubierto todos los viajeros que están utilizando ese trayecto de Sevilla-Málaga. Es una desproporción que llama la atención y que exigiría al menos alguna respuesta.

Me gustaría formulare algunas cuestiones. Quisiera que nos indicara cuáles son los criterios a la hora de planificar las inversiones en materia de infraestructuras. Por más que lo leo, no soy capaz de darle una coherencia a esos criterios, me gustaría que nos lo explicara. Por ejemplo, hay un dato que muestra que las cercanías de Cataluña se llevan un 72 % del total de las inversiones. Estoy seguro de que las inversiones que hay que hacer en las cercanías en Cataluña lo requieren, pero comprenderá que algunos ciudadanos puedan pensar que se está invirtiendo en función de una suerte de pactómetro o de búsqueda de algún tipo de lógica política, que no es estrictamente la funcional de los usuarios de cercanías de nuestro país. Estoy convencido —insisto— de que esa inversión es imprescindible en las cercanías de Cataluña, pero cuando menos llama la atención. Estaría bien que nos indicara cuáles han sido los criterios que ha utilizando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 95

Otro dato importante es que el corredor mediterráneo al final va a resultar una especie de Frankenstein hecho a retales y pedazos, dado que por un lado tenemos un tercer carril en la zona de Levante, y por otro, el *bypass* al que me refería de Almodóvar del Río que va a dejar abandonado 270 millones de euros en una explanación entre Marchena y Antequera, que va a ser la pista de arena para tractores más cara del mundo. Con esa obra parece que quieren dejar de claro que quieren que el corredor mediterráneo en el tramo Sevilla-Granada pase por esas cercanías de Córdoba, en lugar de ir directamente.

Tampoco entiendo el término prioridad en estos presupuestos, quizás habría que dejar de manosear el léxico y ser un poco más riguroso. Esta mañana el señor Gómez-Pomar lo ha utilizado y usted también lo ha incluido en su intervención. La conexión ferroviaria con los puertos es fundamental para nuestro país, entre otras cosas, para mejorar la pobrísima ratio de tráfico de mercancías que tenemos por vía ferroviaria. Sin embargo, en el tramo Algeciras-Bobadilla, doblemente prioritario, corredor central y corredor mediterráneo, hay un tramo al que he hecho referencia alguna vez, cuyos datos se remontan a 1919. En este presupuesto se está hablando de electrificarlo, pero resulta que se invierte un 10% de lo que sus propios números dicen. Sería necesario invertir más, si queremos cumplir con el compromiso de tener en servicio este tramo para 2020. La competitividad del puerto de Algeciras, con las cercanas zonas portuarias que utilizan técnicas agresivas en términos de competitividad, requiere que haya una inversión más decidida en este tramo. Para que mi grupo se crea la prioridad de su presupuesto, y porque además es una deuda que se tiene con una provincia especialmente castigada por el desempleo, me gustaría que nos explicara este asunto.

Respecto a los soterramientos, efectivamente hay un número importante de sociedades con una importante deuda que se ha ido tratando de enjugar. Me sorprende encontrarme con que se habla del soterramiento del acceso ferroviario a Granada y a Murcia, pero no se incluyen partidas presupuestarias que puedan justificar que efectivamente se van a hacer esos soterramientos. Yo creo que convendría decir a los ciudadanos la verdad: con un millón de euros no se soterra el AVE entrando en Granada, de ninguna de las maneras. Por otro lado, el soterramiento del AVE en la entrada de Murcia no estaba recogido en los presupuestos. Yo no sé si el conflicto que ha tenido el Partido Popular en Murcia ha hecho que se revalúen esas partidas y por eso ha llegado la promesa del señor De la Serna, pero desde luego, la última vez que estudié los presupuestos no estaba.

Termino, para no agotar el tiempo. En este momento el presidente del consorcio de empresas que ejecuta el AVE a La Meca es un directivo de ADIF, si no me equivoco. A mí me gustaría saber si han hecho algún tipo de evaluación de lo que pudiera llegar a costar para ADIF, para el erario público, lo que parece que va a ser una operación que no va a ser rentable en esta obra de La Meca. Quisiera saber si tiene algún tipo de estimación sobre este asunto, sobre lo que ya se ha hablado, porque además ha tenido que ir el propio el ministro allí a decir que es el Estado el que garantiza esa obra al Gobierno saudí. Entiendo que cuando uno va allí a garantizar una obra es porque se está haciendo cargo de los sobrecostes y de los malos resultados que pueda tener esa obra.

En segundo lugar, quería preguntarle si han evaluado en alguna medida qué perjuicio en términos de imagen de la compañía ADIF puede tener el hecho de que numerosas concesiones hayan sido hechas con dos grandes concesionarias, en este caso con OHL y Ferrovial, que están muy en boga por casos flagrante de corrupción. Evidentemente, cuando uno tiene un vínculo tan estrecho y tan continuado puede afectar a la imagen pública de la compañía. No sé si han hecho algún tipo de análisis de este efecto y si han podido introducir algún mecanismo correctivo. En ese sentido se ha repetido —lo ha dicho el propio señor Gómez-Pomar— que ADIF es el que peor *performance* ha tenido a la hora de cumplir con el presupuesto, el que peores resultados ha tenido a la hora de ejecutar. Yo sé que ha introducido algunos elementos correctivos, pero me gustaría que nos lo ejemplificara. Por ejemplo, ¿el caso de los retrasos en Almería o en Loja de estos años pasados no tendría lugar con las medidas correctivas que han adoptado, o están estudiando alguna medida correctiva nueva?

Termino, señor presidente. Permítanme que haga un comentario un poco extemporáneo, pero la Asociación de víctimas del accidente del Alvia me pide que le traslade a usted la petición de cese del señor Cortabitarte de cualquier puesto de libre designación en el que en este momento se encuentre, dado que no ha querido colaborar con la justicia y se ha negado a declarar ante el juez en la causa en la que está imputado por ese caso.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 96

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Antonio Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor presidente de ADIF, por su comparecencia hoy aquí. El presupuesto que nos presenta hoy es tan importante por lo que dice como por lo que calla. Les adelanto que el Grupo Parlamentario Socialista lo rechaza tanto por lo primero como por lo segundo. Organizaré mi intervención en base a cinco capítulos: incompetencia y endeudamiento crecientes, amiguismo frente a profesionalidad, privatizar beneficios y socializar pérdidas, recortes drásticos, es decir, inseguridad y retrasos asegurados y, por último, la escandalera. Empezaremos por el primero, incompetencia y endeudamiento crecientes. Todo empieza en 2003 con el ministro, señor Álvarez-Cascos y su Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, con ella se dividía Renfe en ADIF y Renfe-Operadora, ahí comenzó la desgracia del sector ferroviario español. Continúo con la reforma de la ley en 2013 que dividió Renfe-Operadora en cuatro empresas y ADIF en dos, todo ello en sentido contrario a los *holdings* creados por las grandes empresas ferroviarias europeas. Le pido rectificar urgentemente esta situación. Según los datos que su Gobierno ha trasladado, la deuda neta de ADIF y ADIF-Alta Velocidad era de 8.600 millones de euros en 2011 pasando en 2015 a 12.688 millones de euros, casi un 50% de incremento en una sola legislatura. Una deuda galopante que hoy asciende ya a 14.500 millones de euros, casi el 1,5% del PIB español, una situación que exige actuaciones urgentes porque aún se necesitan 14.000 millones de euros más para concluir las obras ya en marcha. El aumento del 4,8% de los pasajeros del AVE no se ha traducido en nuevos ingresos para el sector ferroviario, ya que la mejora de la demanda ha derivado en una mayor ocupación y no en un aumento de tráfico. La compañía logra mantener el equilibrio operativo, pero no genera los ingresos suficientes para hacer frente a la deuda que arrastra de más de 14.432 millones de euros y a los gastos financieros asociados. Para contrarrestarlo ustedes propusieron elevar un 15% el canon de peaje que cobra Renfe por usar las vías ferroviarias, pero la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia se opuso. ADIF-Alta Velocidad tiene problemas para pagar vencimientos de deuda, por lo que desde septiembre de 2015 ha emitido 590 millones de euros en bonos elevando sus obligaciones a los 3.190 millones. Los vencimientos entre 2022 y 2026 los han subido un 7,9% para reducirlos a corto plazo, es decir, tira adelante y que pague el que venga. Lo dicho, peligroso endeudamiento y creciente incompetencia porque en el último ejercicio de 2016 apenas se han construido nuevos kilómetros de AVE. Un caso económico que pagamos todos los españoles y un verdadero galimatías para enmascarar la deuda galopante con pura ingeniería financiera.

En segundo lugar, amiguismo frente a profesionalidad. En los últimos años ADIF ha sido víctima de un sistema de contratación con el que en ocasiones los tiempos que se emplean superan el año. Con la llegada del anterior equipo se suprimieron controles de solvencia técnica y económica yendo a un sistema de subastas. Hay empresas que con bajas del 50% resultan adjudicatarias, una verdadera locura que ha producido la paralización de la mayoría de las obras, entre otras la colocación de vías en la boca norte de la variante ferroviaria de Pajares. Por ello le pido que recupere el concepto de baja temeraria y los criterios de solvencia técnica y económica. Sabe usted que el señor Álvarez-Cascos, como ministro de Fomento, cambió los criterios de adjudicación y abrieron la puerta a adjudicaciones discutibles, caldo de cultivo de gran parte de las comisiones que hoy conocemos del caso Gürtel; no cometan los mismos errores. Amiguismo frente a profesionalidad también en los nombramientos, pues con la llegada de Gonzalo Ferre a la Presidencia de ADIF se rompió la tendencia mantenida en la empresa de forma ininterrumpida desde 1977. Los responsables de recursos humanos y de gestión en la empresa no se eligen ya entre los 13.000 empleados de ADIF como se hizo siempre, sino que se buscan fuera de ella y no precisamente por razones de solvencia profesional. La mejor prueba fue el nombramiento como director de explotación y construcción de uno de sus compañeros de colegio, como el mismo señor Ferre se encargó de divulgar diciendo que era la prueba de la confianza que tenía en él. Desde entonces hasta hoy esta ha sido la tónica general de los nombramientos. Las consecuencias fueron desastrosas para ADIF, y por eso le pido que corrijan este error.

En tercer lugar, privatizar beneficios y socializar pérdidas. En la anterior legislatura han privatizado 72 aparcamientos que se han adjudicado a una filial de Abertis, la empresa de donde procedía el anterior presidente de ADIF, señor Ferre. Le voy a dar unos datos: la empresa pública Comfersa, dependiente de ADIF, transfirió en 2011 por las tasas de aparcamiento 24,2 millones de euros. La concesionaria Saba del Grupo Abertis ha abonado en 2014 a ADIF 18 millones de euros. El Estado español dejó de ingresar 6 millones de euros al año tras privatizar ADIF la gestión de sus aparcamientos, no es fácil de explicar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 97

Investigue esa concesión, no nos vayamos a encontrar con problemas como los que hoy tiene don Ignacio González. No privaticen nunca lo rentable a costa del erario público, con el Canal de Isabel II tenemos bastante por el momento.

En cuarto lugar, recortes drásticos, inseguridad y retrasos asegurados. Estos días el señor presidente del Gobierno en la conmemoración de los veinticinco años de la alta velocidad española ha hecho público un calendario para diferentes iniciativas de alta velocidad. Ha establecido la prioridad en el corredor mediterráneo y concretó algunos plazos; el tramo Vandellòs-Tarragona en 2018, Castellón ya en pruebas, Murcia en 2017, Almería-Antequera-Granada en 2017. También recordó sus compromisos con el AVE a Galicia que finalizará sus obras en 2019, en la denominada Y vasca en 2023, y la alta velocidad a Extremadura con la conexión entre Badajoz y Plasencia a finales de 2019. Después de ver los presupuestos, tengo que decirle que todo ello tiene la misma credibilidad que el anuncio que el señor presidente del Gobierno hizo en este mismo Congreso en el año 2013 indicando que la variante de Pajares se abriría en el año 2014. No hay forma de saber cómo se va a abordar el gasto que suponen estos anuncios con unos presupuestos de ADIF de 2.850 millones de euros. Este proyecto de Presupuestos Generales del Estado representa un cerrojo a la alta velocidad, con ellos y los de los próximos años si son semejantes, no se pondrá en servicio una sola línea de alta velocidad en esta legislatura. No engañe a los ciudadanos con fechas de inauguraciones que los presupuestos del Estado echan por tierra. Debo mencionar también el abandono del mantenimiento de las vías de la red convencional y de la red de ancho métrico, la antigua FEVE. Señorías, entre 2010 y 2017 la inversión en Renfe y FEVE pasó de 1.400 millones a 345 millones de euros, es más que significativo el gráfico que les muestro. **(Muestra un gráfico)**. Esa penuria económica ha supuesto el abandono del mantenimiento de la red convencional y por ello se han producido accidentes como el de la rampa de Pajares, donde hubo suerte al no haber víctimas. Ese accidente se debió a problemas derivados de la falta de mantenimiento de dicha rampa. Por esa desatención a lo largo de los últimos años, le pido que los presupuestos recojan un plan de choque para rehabilitar la red convencional y la red de ancho métrico. En la propuesta que nos hace ahora no está y le pido que lo introduzca.

Y quinto, la escandalera. En el año 1880 en la línea León-Gijón faltaba por completar el tramo Busdongo-Puente de los Fierros. El Gobierno sacó a concurso público estas concesiones. El 27 de abril de 1880 la Compañía de los Ferrocarriles de Asturias, Galicia y León advierte que empieza a estudiar un cambio en el trazado por Pajares aumentando la pendiente y reduciendo el radio de las curvas. Las fuerzas vivas de Asturias convocaron una manifestación en Oviedo para protestar contra las pretensiones de la compañía que consideraban contraproducentes para la industria regional. Dicho acto se celebró en la plaza de la Escandalera ovetense el 27 de marzo de 1881, hoy día dicha plaza aún sigue llevando el nombre de la Escandalera. Pues ahora, 136 años después de la construcción de la rampa de Pajares, en Asturias estamos al borde de provocar otra escandalera porque el pacto del Partido Popular y Foro Asturias revierte el acuerdo con la ministra de Fomento de 2013 para inaugurar la variante de Pajares en ancho ibérico en 2019. El anuncio de doña Ana Pastor de una pronta apertura de la variante de Pajares para el tráfico de viajeros y mercancías se ha visto violentamente truncado por el comunicado hecho público por el Ministerio de Fomento el pasado 31 de marzo, en el que se plantea un radical cambio de criterio respecto al ancho de vía. Semejante decisión contradice todo lo que la ministra, doña Ana Pastor, había acordado con las administraciones y agentes sociales asturianos, y solo se explica por el pacto político electoral entre Foro Asturias y el Partido Popular, algo que no puede calificarse más que como burla y despropósito descomunal, además de suponer un atentado al progreso de Asturias. Dado que actualmente las mercancías en España se mueven por red convencional y que el estado de la técnica no permite contar con trenes de mercancías adaptables a anchos de vía diferentes en un mismo trayecto, utilizar el ancho internacional para esta variante implica en la práctica expulsar a las mercancías, condenándolas a utilizar la citada rampa de Pajares con más de 130 años de antigüedad. Es, además, un enorme despilfarro de dinero público, pues en lugar de optimizarla aprovechándola para los diferentes tráficos de entrada y salida, se limitará solo a viajeros, es decir, a 12 trenes diarios para una inversión superior a los 3.500 millones de euros. ¿Puede decirnos qué informes o estudios ha llevado a cabo ADIF para avalar este cambio de criterio? Es más, le preguntaré doce cuestiones concretas que le presentaré por escrito para no agotar tiempo y que usted pueda enviármelas en su momento. Acabo, señor presidente. Creemos sinceramente que dicho cambio obedece fundamentalmente a un empecinamiento, a una ocurrencia caprichosa del señor Álvarez-Cascos con la intención de dejar sentado quién manda en la coalición Partido Popular-Foro Asturias, aunque eso suponga dejar en el más evidente de los ridículos a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 98

la anterior ministra de Fomento y hoy presidenta de este Congreso, doña Ana Pastor. Ella diseñó y planificó la apertura de la variante con ancho ibérico y un primer túnel. Hoy el ministro de Fomento, señor de la Serna, atenazado por Álvarez-Cascos, le ha enmendado la plana por partida doble, ancho internacional y se abre con dos túneles en funcionamiento, son declaraciones de hoy mismo. Es decir, hasta más allá de 2025 no tendremos en funcionamiento la variante de Pajares.

Acabo con un aviso, los socialistas, que invertimos 2.800 millones de euros en la variante de Pajares, no vamos a admitir lecciones de un partido como Foro dirigido por un exministro que no puso en ella más que una dovela, y para más inri de adorno; que adjudicó la variante de Pajares, la obra ferroviaria más compleja, sin estudios geológicos, por el sistema de proyecto y obra y con adjudicaciones por lotes a empresas que en algunos casos acabaron en el juzgado por el lío de la Gürtel. Le anuncio, señor Bravo, que es un tema de principios para los socialistas asturianos; en nuestra tierra estrechar la mano es cerrar un acuerdo con todas sus consecuencias. Doña Ana Pastor nos mostró su mano respecto a la variante de Pajares y se la estrechamos, no pararemos hasta que el acuerdo que logramos con ella sea el que ayude a la puesta en funcionamiento de la variante de Pajares.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Trevín.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el diputado don Pedro Acedo.

El señor **ACEDO PENCO**: Muchas gracias, señor presidente.

En nombre de nuestro grupo parlamentario doy la bienvenida al señor presidente de ADIF. Tenía preparadas una serie de ideas para hablar de los presupuestos, pero ya que tenemos un presidente digamos con una actitud coloquial para que todo el mundo intervenga y diga lo que quiera, me veo obligado a hacer algunas aclaraciones sobre lo que ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don Antonio Trevín, respecto a otras personas que no están aquí presentes y otros casos que nada tienen que ver con estos presupuestos. Es obvio —lo ve cualquiera menos el y su partido que le aplaude— que el odio o el rencor le pueden. Yo pensaba al principio de su intervención que lo que estaba diciendo se refería a PSOE. He anotado aquí eso que ha comentado de engaños, de escandalera, ¿de los ERE no ha dicho nada? Ha hablado de falta de credibilidad, de engaños, de no cumplir con los tiempos. Ya se han dado mil explicaciones, pero yo le voy a dos ejemplos por los que cuando hablaba de falta de credibilidad pensaba que se refería al Partido Socialista. Uno de mi tierra, de Extremadura, ¿quién fue el que dijo que en el 2010 estaría el AVE en funcionamiento? Yo sí lo sé, está escrito en todos los sitios, no fue el Partido Popular porque todavía no había gobernado en esta comunidad, sino el presidente actual del Partido Socialista en Extremadura. Este es un ejemplo que me afecta y conozco, pero le voy a dar otro sobre falta de credibilidad y engaños, esto sí lo conoce bien don Antonio Trevín. Y ya que ha mencionado a otras personas, vamos a hablar de personas que sí tuvieron que ver con ADIF. Recordará la siguiente frase: qué importa un pequeño retraso de seis meses para una obra que durará cien años. ¿Se acuerda? Don Antonio Trevín era entonces el delegado del Gobierno en Asturias. Se referían a una obra que el señor Rodríguez Zapatero prometió para 2010 y el ministro, señor Blanco, hizo esta declaración en 2009 delante de don Antonio Trevín, delegado del Gobierno. Todavía no se ha terminado la obra prometida para seis meses después en 2009 y luego para 2010. Lo raro es que ahora usted venga aquí y delante de todo el mundo pretenda hablarnos sobre incumplimientos, pero si estaban allí presente cuando se produjeron. El ya pertenecía a ese partido y sus gobiernos cuando fueron maestros de muchas cosas feas que después han ocurrido en España, y que ahora tenemos que arreglar los que estamos aquí. El era compañero de aquellos maestros que hicieron muchas cosas feas en España. Todo el mundo sabe los nombres ¿o tenemos que recordarlos? Aquellas facturas falsas que salieron con tantos nombres, algunos fueron a la cárcel; catedráticos de las facturas falsas y de la corrupción en muchos casos, desgraciadamente otros siguieron ese camino. Pero esa no es, ni con mucho, la situación hoy aquí en esta Comisión. ¿Incompetencia, amiguismo, inseguridad? ¡Pero Dios mío cómo se atreve a decir lo que ha dicho y quién lo ha dicho! Por tanto, debe tranquilizarse y tomar la senda que esta siguiendo esta Comisión, francamente constructiva por parte de todos los portavoces que han intervenido. Se puede discrepar, uno puede pedir lo que quiera para su tierra, o globalmente que es lo lógico en esta Comisión, pero me parece una desfachatez impresentable que se venga a hablar del señor Álvarez-Cascos —que, obviamente, hace ya mucho tiempo que nada tiene que ver con esta Comisión, con el ministerio, y creo que ni siquiera con la política— para desahogar un rencor no disimulado y expresarlo en una Comisión que exige otro respeto, y punto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 99

Realmente yo no quería hablar de esto, sino comentar, brevemente ya, lo que el señor presidente de ADIF ha dicho aquí. Es conveniente apoyar estos presupuestos de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, puesto que su presidente ha explicado muy correctamente la situación y las circunstancias de ciertos retrasos. Todos queremos que las obras del AVE hubieran avanzado mucho más, las del AVE y las de los 13.000 kilómetros de la red convencional, cercanías y largas distancias. Estos presupuestos nos muestran la voluntad y el proyecto para invertir esos 3.213 millones de euros. A nosotros nos convencen sinceramente y creemos que a más de uno de los aquí presentes también, y no me refiero a los que han mostrado su apoyo, sino a otros partidos. Yo me hago una pregunta, si el presupuesto de ADIF fuera el doble, el triple, ¿qué hubiera dicho el señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista? Hubiera dicho lo mismo, insultos, insultos e insultos, aunque el presupuesto hubiera sido tres veces hubiera dicho que no. Eso se ha visto, no aportan nada constructivo. Es obvio que cuando aplaude el primero en el no es no de forma desaforada, nos trae aquí ese espectáculo de insultar a otras personas y hablar de amiguismo, ese es el atrevimiento. Por lo tanto, los objetivos que aquí nos ha explicado el señor presidente, responsable de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, nos parecen correctos. Como ha dicho, son unos presupuestos reales, viables en todos los sentidos; unos presupuestos que aunque reflejaran otra cantidad, de poco valdría porque efectivamente ya no se podría invertir. Por las circunstancias que también ha explicado y todos conocemos, el presupuesto de 2016 no se ha podido ejecutar en el grado conveniente. Nos parece que así tiene que ser, creemos que es mejor incluir una partida de 3.213 millones e intentar sacarla adelante con la aprobación de los presupuestos, que poner 5.000 millones y ejecutar 1.500 millones. Me parece más correcto, más serio y da confianza a todos los ciudadanos, porque al final nos debemos a ellos en todos los sentidos.

Efectivamente, estos presupuestos recogen una apuesta por el tren convencional, el tren de mercancías y el AVE. Yo no voy a leer todos los proyectos de AVE en España, pero esa afirmación de que no se van a inaugurar nunca no es creíble, me parece exagerada. Hace un momento he recibido un mensaje del que fuera presidente hace prácticamente dos años de la Junta de Extremadura, hoy presidente del Partido Popular en Extremadura y de nuevo futuro candidato, que me escribe loco de contento: momento histórico, están poniendo las traviesas del AVE en el tren Cáceres-Mérida en estos momentos. Me ha mandado la foto y no sabe nada de esta Comisión. Lo digo porque creo que ese es el camino, alegrarnos y construir, ayudar, colaborar con las empresas del Estado, con ADIF y ADIF-Alta Velocidad, que el no es no no va a ninguna parte, hay que buscar acuerdos, consensos, sumar, sumar y sumar. Ahí estamos y para eso yo soy diputado, para eso he sido dieciséis años alcalde de Mérida, para sumar, para ayudar, y no para pelearse porque alguien pasa a cinco metros y me ha molestado, no para tener rencor y expulsarlo en cada sitio que a uno se le ocurra. No estamos para eso, no quieren oír eso los vecinos hoy y, si no, tiempo al tiempo y lo veremos.

Para terminar, gracias, señor presidente, por su colaboración, por su trabajo. Es obvio que solicitamos a todos los grupos parlamentarios, incluido el Grupo Parlamentario Socialista, que apoye estos presupuestos porque es bueno para todos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Acedo.

Para responder tiene la palabra don Juan Bravo.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Bravo Rivera): Muchas gracias, señor presidente.

Voy a empezar contestando al señor Martínez Oblanca siguiendo el orden de intervenciones, aun cuando mi respuesta sirva también para el portavoz socialista que ha hecho una referencia a los problemas de la variante de Pajares. La voluntad de ADIF y del Ministerio de Fomento es abordar con un planteamiento definitivo la variante de Pajares. Entendemos que después de esos retrasos a los que se ha hecho referencia en algunas de las intervenciones anteriores, tenemos la obligación de abordarlo con carácter definitivo. Cuando se solicitó fondos de la Unión Europea para cofinanciar esta gran obra, se planteó como parámetros condicionantes de la concesión de financiación que la variante se ejecutara en ancho internacional. Es verdad que posteriormente se planteó como posibilidad una fase intermedia con tendido en ancho ibérico, pero todos coincidirán conmigo en que tarde o temprano, más temprano que tarde, tendríamos que abordar esa sustitución con las afecciones que lógicamente el cambio de vía conllevaría para los usuarios asturianos. Después de todos los retrasos que ha sufrido esta infraestructura, creemos que es hora de terminarla de forma definitiva, y por ello consideremos adecuada la decisión que se ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 100

tomado en los últimos meses. Además, hay otros condicionantes que han surgido con posterioridad a la decisión de abrir solo uno de los tubos, como es la entrada de las especificaciones técnicas de interoperabilidad en 2014. Si solo abriéramos un túnel esto nos llevaría a la necesidad en un momento posterior no muy lejano de tener que cerrar el servicio del túnel primero, porque las salidas de evacuación o de emergencia no son compatibles con las obras en el segundo túnel de forma simultánea, con lo cual en algún momento tendríamos que suspender el tránsito del tren por el túnel primero. Estas son circunstancias sobrevenidas que en este momento nos aconsejan abordar de forma definitiva la infraestructura poniendo en servicio los dos tubos. ¿Eso generará, como se ha puesto de manifiesto, algún problema para las mercancías? No necesariamente, es verdad que hay que acometer una serie de inversiones de reposición en la antigua infraestructura de la rampa de Pajares, pero también es verdad que nuestro país en paralelo con otros países estamos trabajando en una tecnología para trasladar a los ferrocarriles de mercancías el eje de rodadura desplazable, que hoy ya es una realidad en trenes de viajeros y próximamente podremos ver en trenes de mercancías. Esto permitirá previsiblemente cuando finalicen las obras poder estar cerca de que los trenes de mercancías pasen en ancho internacional por la variante de Pajares. Estas son las razones por las que entendemos adecuada la decisión que hemos tomado.

Además, el señor Martínez Oblanca me preguntaba si vamos a superar la situación de León como fondo de saco. Ya estamos trabajando en ello y también superaremos este hándicap mejorando los tiempos del recorrido entre Madrid y León en cerca de media hora. Lógicamente con este planteamiento el intercambiador de ancho de vías tendrá que trasladarse de León a Pola de Lena para poder continuar a partir de ahí hasta las ciudades asturianas. En cuanto a la estación de Gijón, estamos trabajando desde hace unas semanas en un replanteamiento y en pocos días nos sentaremos con los responsables del Ayuntamiento de Gijón para dar una solución definitiva —esta mañana se ha hecho referencia a ello y el secretario de Estado se ha comprometido— bajo la premisa de que todas las fuerzas políticas puedan estar de acuerdo en la centralidad de la estación y en la forma en que podamos abordar la financiación entre el Principado, el ayuntamiento y ADIF —que somos accionistas o socios de la sociedad de integración Gijón al Norte— para dar viabilidad al proyecto.

En relación con los compromisos que me solicita el representante de UPN, ya ha contestado esta mañana el secretario de Estado, pero no tengo inconveniente en reiterar que desde ADIF y desde el Ministerio de Fomento velaremos por el cumplimiento del acuerdo suscrito entre UPN y el Gobierno de la nación. Tenemos voluntad política de hacerlo porque creemos que detrás del acuerdo y detrás de esta infraestructura que en este momento se encuentra en fase proyecto en los tramos Villafranca-Peralta y Peralta-Olite por parte del Gobierno de Navarra, hay un servicio público para los ciudadanos navarros por el que tenemos que velar. Es una responsabilidad de ADIF proyectar y ejecutar la obra ferroviaria, pero es verdad que en algunos casos como este es posible hacer una encomienda de gestión a favor de un Gobierno autonómico, cosa que se hizo en su momento, si bien es nuestra obligación, insisto, velar porque se cumplan los términos de esa encomienda de gestión —toda vez que esos dos proyectos a los que he hecho referencia están ya en una fase de redacción muy avanzada superior al 85%— a través de las comisiones de seguimiento e impulsarlos al objeto de poder licitarlos previa aprobación durante 2017, de tal manera que posiblemente veamos obra en esos dos tramos a lo largo del primer semestre de 2018. Además, vamos a impulsar el trámite de proyecto de información pública del estudio informativo del proyecto Pamplona-Y vasca, una vez consensuada la solución con los Gobiernos vasco y navarro. Y también iniciaremos el estudio de mejora de la infraestructura del tramo Zaragoza-Castejón para la viabilidad de su adaptación a la circulación de trenes de alta velocidad. Creo que durante el año 2017 tendremos por delante más un trabajo de gestión que de financiación o de obra pública en sentido estricto, para en el año 2018 poder abordar esa obra. Es lo que planteaba en mi intervención inicial, aunque muchas veces pretendamos obviarlo, hay que hacer un trabajo de programación, de redacción de proyectos, de licitación de obra, y a partir de ahí con todos los recursos necesarios y conforme a la programación o a la capacidad de ejecución de esas obras en función del proyecto redactado, dar la cobertura presupuestaria necesaria y suficiente.

Respecto a las reflexiones de don Ferran Bel, tengo que decirle que entiendo el problema de falta de confianza. He escuchado en más de una ocasión al conseller, señor Rull, referirse a esa falta de confianza cuando afirma que está de acuerdo con el texto pero discrepa del contexto como antecedentes o prejuicios a la hora de confiar en el planteamiento que en este momento estamos haciendo desde el Gobierno de la nación en relación con la red de cercanías de Cataluña. Es verdad que planes anteriores fallidos generan

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 101

esa falta de credibilidad, y entiendo que hasta que no finalice este ejercicio y podamos acreditar, como me invitaba a hacer el portavoz del Partido Demócrata Europeo Catalán, de forma fehaciente el grado o nivel de cumplimiento de las previsiones del presupuesto para rodalies de este año, no podremos gozar de esa confianza y superar la falta de credibilidad y ese contexto al que hacía referencia el conseller, señor Rull, de forma reiterada. En este momento hemos planteado un plan de rodalies para el año 2017 que recoge muchas de las actuaciones recogidas en el Plan 360, que eran proyectos que estaban ya en muy avanzado estado de proyecto y eso nos permite estar estas semanas licitando obra y previsiblemente tendremos obra en ejecución, ya tenemos alguna, pero tendremos mucha a lo largo del segundo semestre del año y eso nos permitirá cumplir las previsiones presupuestarias de este ejercicio. Lo más importante es que no entendemos este Plan de rodalies si no es fruto de un diálogo y un consenso con los responsables de ferrocarriles de la Generalitat, con los cuales estamos trabajando de forma estrecha, de forma leal —tengo que decirlo— y que determinará las prioridades a lo largo de esa programación plurianual en función de la viabilidad, desde el punto de vista de la programación y la redacción de proyectos que establezcamos conjuntamente. Creo que es un paso importante y un ejemplo sobre todo para otros espacios relacionados con esas cercanías a las que antes he hecho referencia en mi intervención inicial. Estamos trabajando en clave de cercanías en Valencia, en el corredor cantábrico, en Madrid y ya en la programación, por ejemplo, de Madrid se visualiza en el presupuesto para el 2018, en esa planificación que nos da el documento presupuestario a medio y largo plazo que hay un incremento de la inversión en el año 2018. ¿Por qué no está en este año 2017? No por una falta de recursos por parte de ADIF, sino simplemente porque no tenemos los proyectos, no se ha hecho la programación necesaria con carácter previo que nos permita tener el presupuesto. El presupuesto es la última fase de todo el trabajo que desde ADIF tenemos que desplegar para hacer realidad una infraestructura ferroviaria. Espero poder comparecer en los próximos meses y haberme ganado la confianza del portavoz del Partido Democrático de Cataluña en relación con los rodalies.

En relación con las reflexiones de don Fernando Navarro, de Ciudadanos, esta mañana escuchaba al secretario de Estado en referencia a la Ley de contratos en tramitación en este momento en las Cámaras hacer una reflexión sobre el equilibrio entre el control necesario que tiene que establecer la Ley de contratos en los procesos de contratación pública y la necesidad de gestión que las administraciones públicas, sobre todo entidades como ADIF que hacen de la contratación pública nuestro instrumento para desplegar los servicios públicos que tenemos encomendados, necesitamos y exigimos. En este momento está en manos de los señores diputados encontrar ese equilibrio en la Ley de contratos. Si queremos tener obra pública de forma rápida, eficaz, pero con las necesarias y las suficientes garantías que eviten también desgraciados casos de corrupción que la actual ley ha posibilitado, estamos en el momento idóneo para conseguirlo. Ya no toca solo al Gobierno, sino también a los diferentes grupos parlamentarios —insisto— encontrar ese equilibrio y aprobar la mejor Ley de contratos posible para las administraciones públicas que nos permita superar algunos déficits que en la gestión del día a día en materia de contratación pública hemos observado los que nos dedicamos a la gestión.

En relación con el tercer carril y el ERTMS no hay en este momento ninguna incompatibilidad entre ellos. Desde ADIF se está trabajando en colaboración con la Agencia de Seguridad Ferroviaria en los procesos de adecuación del ERTMS lógicamente a una realidad nueva que es el tercer carril o el tercer hilo en nuestros tendidos ferroviarios.

Respecto a los procesos de cambio de ancho, por los que también se interesaba, son procesos que generan situaciones de transición que son más largas en el tiempo de lo que nos gustaría a muchos de los que estamos en este momento al frente de responsabilidades en el sector ferroviario. Pero la realidad es la que es, es dura, y tenemos que compaginar el ancho tradicional, que prima en la inmensa mayoría de nuestra red, sobre todo en la red convencional, con el nuevo estándar ancho internacional, pero siempre, a largo plazo, con el horizonte puesto en ese cambio progresivo del ancho ibérico por el ancho internacional.

En materia de accesibilidad, porque también se interesaba el portavoz de Ciudadanos, tenemos presupuestados 32 millones y esperamos, casi le puedo asegurar, que de aquí al mes de diciembre esos 32 millones estarán, si no ya ejecutados, sí todos licitados para poder cumplir las previsiones que la legislación en materia de accesibilidad prevé para finales de este ejercicio. Antes el presidente de Renfe ha hecho referencia a los procesos de accesibilidad en las estaciones de cercanías que gestiona Renfe y nosotros estamos haciendo lo propio en las estaciones competencia de ADIF.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 102

Pasando a las reflexiones que ha hecho el señor Pascual, me pide una señal más clara para dar credibilidad a alguno de los compromisos que he asumido o que he puesto sobre la mesa en mi primera intervención. No puedo darle una señal más clara que el tiempo. Espero poder seguir compareciendo ante esta Cámara, como decía al portavoz del Partido Democrático de Cataluña, al objeto de poder demostrar que esos compromisos o esa voluntad que he tratado de trasladarles en mi primera intervención se plasme en una realidad y esa realidad nos dé la credibilidad necesaria o esa señal más clara que, en la terminología que usted empleaba, me pedía. Para cercanías y también para el corredor mediterráneo, es verdad y entiendo que muchos que se acercan al corredor mediterráneo desde la frontera francesa hasta Algeciras puedan tener esa sensación de Frankenstein. Lo entiendo perfectamente. Acabo de llegar a esta casa y también me encuentro con una situación que podríamos representar con esa metáfora. Pero también es cierto, como hacía referencia en mi primera intervención, que estamos hablando de una realidad ferroviaria preexistente que además se encuentra en pleno desarrollo cuando aflora lo más profundo de la crisis económica, el año 2008-2009, y ello obliga a tomar decisiones —lo decía en mi intervención, insisto— que hoy con la realidad que tenemos, con el contexto económico actual, nos resulta difícil de entender, pero en aquel momento, se nos ha olvidado, gracias a Dios a todos, hubo que reprogramar, replantear, muchas de las soluciones que estaban sobre la mesa. Esa situación del corredor mediterráneo, estoy seguro que en un medio plazo iremos superándola toda vez que se irá generalizando el ancho estándar, el ancho internacional, a lo largo de todo el corredor. Hay una parte, la parte norte que está prácticamente culminada hasta Tarragona. Espero que a lo largo de esta legislatura podamos dar un paso de gigante en relación con la superación de esa situación y que el corredor mediterráneo cada vez se visualice más con una lógica distinta a la que hoy entiendo que resulta difícil para algunos entender. Estamos en un proceso de construcción y esos procesos de construcción muchas veces generan esas percepciones. Lo importante es que estemos avanzando por el buen camino y creo que lo estamos haciendo. Que se han producido retrasos en algunos tramos como en Murcia-Almería, pues es una realidad que no vamos a negar. Hemos hecho una nueva reprogramación con unos compromisos que creo que estamos en condiciones de cumplir en lo que es la punta sur y la conexión con el puerto de Algeciras, fundamental infraestructura para las mercancías de nuestro país. Estamos trabajando, hemos desbloqueado algunas de las obras, esas sesenta y ocho obras que estaban bloqueadas al inicio de esta legislatura y que prácticamente se reducen solo a seis las que quedan en esa situación. En Algeciras-Bobadilla teníamos más de una en esa situación. Eso es lo que ha provocado la inejecución en el año 2016 de las previsiones presupuestarias. Ya están prácticamente todas en marcha y esperamos que se vea obra a lo largo de las próximas semanas. Sin perjuicio de lo cual, es necesario trabajar en ese tramo Algeciras-Bobadilla en proyectos de más alcance, de más envergadura, desde el punto de vista de la programación, planificación y redacción de proyectos en los que ya estamos trabajando desde ADIF.

No sé como abordar la reflexión sobre la intervención del portavoz del Grupo Socialista. Esta mañana escuchando al portavoz del Grupo Socialista, cuando intervenía el secretario de Estado, incluso cuando ha intervenido el secretario General de Infraestructuras y tomaba nota de alguna de las preocupaciones, han desaparecido en la intervención del portavoz socialista que me ha precedido. Tengo que decir que me ha sorprendido, porque no tanto hemos entrado en un análisis o cuestionamiento de alguno de los planteamientos que he podido hacer en mi intervención, sino que se ha hecho una especie de balance, un histórico, al que también se ha hecho referencia por parte del señor Acedo y no sé muy bien la verdad cómo responder a alguna de esas críticas. No quiero entrar en las valoraciones, no lo voy a hacer, pero sí quiero despejar algunas dudas que de su intervención han quedado sobre la mesa. Tengo que decir que en ningún momento he visto, desde que me he incorporado al Ente Público ADIF, que existiera ni haya existido en el pasado dificultad alguna para hacer frente a los compromisos de amortización de la deuda por parte de ADIF o de ADIF Alta Velocidad. Lo decía antes el presidente de Renfe, tener mucha o poca deuda es una cuestión no de cifras absolutas, sino de la capacidad para hacer frente a las amortizaciones y a los intereses de esa deuda. Igual que Renfe, ADIF está en condiciones de poder garantizar, lo ha estado en el pasado, y hacer frente a todas las amortizaciones y la carga financiera que en este momento tiene y que deberá asumir en el futuro para poder seguir adelante, tanto con la construcción de alta velocidad, como espero de la red convencional. No hemos dado con este presupuesto un cerrojo a la alta velocidad, lo que hemos hecho ha sido presupuestar conforme a las previsiones reales de ejecución, conforme a los contratos que están en marcha en este momento. Eso soy consciente de que puede ser objeto de una crítica fácil por parte del discurso político, como también lo es el análisis comparativo, al que he hecho referencia, de la inversión por territorios. Pero mi obligación como responsable de ADIF era

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 103

presupuestar con la mayor certeza con respecto a las previsiones de certificaciones que tenemos planificadas o que podemos planificar en este momento, sabiendo que la obra pública —y tenemos antecedentes que no hace falta que insista en ellos— luego generan sorpresas que nos impiden cumplir al cien por cien nuestras previsiones. Por favor, hagamos un ejercicio de realismo, al que se ha hecho referencia por parte del señor Acedo, a la hora de presupuestar. Presupuestar por encima de las posibilidades de ejecución para luego tener un porcentaje de ejecución muy bajo no creo que sea un acierto. Es verdad que puede dar discurso político a la oposición, pero no es ese mi trabajo. Mi trabajo es al frente de ADIF y con todo el equipo que trabaja en el Ente Público poder garantizar que la obra pública se hace al menor coste posible, en el menor tiempo posible para poner en servicio de la forma más rápidamente posible el servicio público ferroviario para todos los ciudadanos.

En relación con las reflexiones del señor Acedo, me sirve su intervención para recordar la reivindicación que hacía esta mañana el secretario de Estado también cuando planteaba la necesidad de abordar ese acuerdo nacional de infraestructuras al que otros grupos políticos también están dispuestos a respaldar. Para superar muchos de los discursos que aquí hemos escuchado es necesario alcanzar ese acuerdo nacional de infraestructuras. Tener una planificación a largo plazo, bien diseñada, con los proyectos avanzados o lo más maduros posibles que nos permitan hacer esa programación presupuestaria para avanzar de forma rápida y sin cambios en función de los relevos de los partidos al frente del Gobierno y tener de esa manera una infraestructura ferroviaria a la altura que los ciudadanos nos demandan. Antes lo decía, y con esto acabo, creo y estoy convencido de que estoy en un Ente Público que tiene como misión fundamental prestar un servicio público y que somos antes servicio público que empresa y a la hora de tomar decisiones ese es el planteamiento y el objetivo que me va a guiar durante el tiempo al que esté al frente de esta entidad pública. A partir de ahí quedo a la disposición en futuras comparecencias para poder explicar los avances de los compromisos que he asumido en esta comparecencia. Muchas gracias a todos. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bravo, por esta su primera intervención que yo califico de sobria, de solvente y también de sincera. Muchas gracias. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (LLORCA ORTEGA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000406); SOCIALISTA (Número de expediente 212/000472) Y MIXTO (Número de expediente 212/000360).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, llegamos a buen puerto con el último punto del orden del día que es la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado. Aquí tenemos con nosotros a don José Llorca Ortega al que doy la palabra para que nos explique el presupuesto de este ente. Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Antes de informar detalladamente de los presupuestos de 2017 del sistema portuario de interés general quiero hacer algunos comentarios y destacar las modificaciones normativas incluidas en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el 2017. El articulado del proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017 incluye en el ámbito portuario medidas dirigidas a la reducción de los costes del paso de las mercancías por los puertos españoles, contribuyendo a la mejora de la competitividad de nuestra economía. Este es nuestro objetivo conjuntamente con mantener la autosuficiencia económica financiera de cada una de nuestras autoridades portuarias y dotarles de las infraestructuras necesarias para adaptarlas a los estrictos requerimientos y a unas exigencias de una demanda cada vez más exigente y que evoluciona constantemente. En primer lugar, y a diferencia de lo previsto en esta misma Ley de presupuestos para las tasas de la Hacienda estatal, que se incrementan en un 1,01%, es decir, el artículo 64 de la ley lo señala, en los puertos se mantiene un año más sin revisión las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de las mercancías, de embarcaciones deportivas y de recreo y de utilización de la zona de tránsito. Tampoco son objeto de revisión las tasas de ocupación, actividad y ayudas a la navegación. Este esfuerzo de congelación debe enmarcarse en el actual contexto macroeconómico español con unos IPC ya positivos, por lo que esta congelación representa en términos reales una reducción de las tasas portuarias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 104

En segundo lugar, y por lo que respecta a los coeficientes correctores de dichas tasas, en relación con los aprobados en la Ley de Presupuestos para 2016, en la que bajaron los mismos en cinco autoridades portuarias, la propuesta incluida en el proyecto de ley de presupuestos para 2017 incluye bajadas en los coeficientes correctores también en cinco autoridades portuarias y subida en una de ellas. Entre las bajadas destaca la propuesta por la Autoridad Portuaria de Valencia que, en el marco del plan de competitividad acordado con su comunidad portuaria, propone una reducción del coeficiente corrector aplicable a la tasa del buque, la T-1, desde el 1,14 hasta el 1 es decir, un 12,3% de reducción de la tasa del buque.

En su conjunto las modificaciones de los coeficientes correctores representan una reducción de los ingresos de las autoridades portuarias de 5,3 millones de euros, que se añaden a los 4,8 millones de euros que supusieron las reducciones de coeficientes de 2016, aunque en 2015 el impacto de las modificaciones aprobadas fue irrelevante, solamente 183 miles de euros, debemos recordar también las reducciones de las cuantías básicas introducidas en la Ley de Presupuestos de 2014, cuyo impacto anual estimado ascendió a 30 millones de euros.

En tercer lugar, debe destacarse que las bonificaciones comerciales que las autoridades portuarias pueden aplicar a las tasa de ocupación, a la del buque, a la del pasaje y a la de la mercancía, también incrementan su impacto con respecto a las aprobadas para 2016, alcanzando un importe estimado anual de 110 millones de euros frente a los 99 millones de euros que representaron las de 2016. Es decir, un aumento de un 11% en las bonificaciones comerciales a las tasas portuarias. No obstante, este mayor impacto anual se verá reducido por el menor período de vigencia de las nuevas bonificaciones ya que las mismas no pueden tener efecto retroactivo y, por tanto, solo entrarán en vigor a partir del momento de la aprobación de esta ley de presupuestos.

El proyecto de presupuestos también incorpora una corrección necesaria para subsanar una deficiencia no prevista cuando en la Ley 33/2010 se introdujo por primera vez la tarifa fija a pagar por todos los buques que atraquen en los puertos españoles, por la disponibilidad del servicio de recepción de desechos Marpol generados por buques, con independencia de que hagan o no uso de dicho servicio. El objetivo de esta tarifa fija es, y sigue siendo, reducir los vertidos al mar de dichos desechos, y su cuantificación se estableció en función de las unidades de arqueo bruto de los buques, el denominado GT. El tiempo transcurrido ha evidenciado una realidad que, a pesar de su obviedad, no fue tomada en cuenta en su momento por el legislador. Esta realidad es que, para tamaños de buques iguales en términos de GT, la basura, es decir, el anexo V de Marpol que genera un buque de carga con 5-20 tripulantes es muy inferior a la basura que genera un crucero con, digamos, 3.000 o 6.000 pasajeros y 1.000, 2.000 o 3.000 tripulantes. Este hecho ha venido produciendo en las autoridades portuarias con un importante volumen de pasajeros, entre ellas Barcelona, los puertos insulares, tanto de Canarias como de Baleares, ya sean en ámbito de crucero o de Ferris, un importante déficit entre lo recaudado por la tarifa fija y las cantidades que estos organismos públicos pagan a los prestadores del servicio en función de los volúmenes de desechos, de basuras, efectivamente recogidos. Con el objetivo de paliar este déficit, la disposición final décima octava del proyecto de ley incorpora una modificación del artículo 132 del texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante que introduce en la ya mencionada tarifa fija una componente específica aplicable solo a los buques de pasaje y fijada en función del número de personas a bordo, incluyendo pasajeros más tripulantes, que transporten para que de esta forma correlacionar mejor el importe a satisfacer por los buques con su previsible volumen de desechos generados. En ese sentido, este artículo de la ley introduce una reducción de la parte correspondiente al anexo I de Marpol, es decir, a los residuos líquidos, justamente porque ese tipo de buques ya cubren con la parte de la nueva cuantía fija incluida la parte generada por los residuos líquidos.

Paso ahora a comentar los aspectos más destacados de los presupuestos de explotación y de capital y del programa de actuación consolidados del sistema portuario de titularidad estatal, que, como sus señorías conocen, no se presentan puerto a puerto, sino en el agregado del conjunto de todos los puertos españoles, es decir, que integran los presupuestos y programas individuales tanto de las veintiocho autoridades portuarias como del propio organismo Puertos del Estado, elaborados a partir de la discusión con cada una de las autoridades portuarias de los Planes de empresa 2017 que han sido acordados con todas las autoridades portuarias sin ninguna discrepancia entre Puertos del Estado y cada una de dichas autoridades portuarias, de acuerdo con los objetivos y principios establecidos por el Ministerio de Fomento conforme con la política económica del Gobierno, como prevé el texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 105

Hay que ser consciente de que hasta que se apruebe esta ley de presupuestos que actualmente está en tramitación parlamentaria, para el sistema portuario está vigente, al igual que para el resto de los organismos públicos, la prórroga del presupuesto consolidado 2016. No obstante, en los puertos se da una peculiaridad, las posibilidades de reasignación interna de las dotaciones presupuestarias entre Puertos del Estado y las autoridades portuarias, sin afectar a las dotaciones consolidadas, han permitido que todos los organismos públicos portuarios antes de la aprobación de este presupuesto puedan disponer de un presupuesto individual adecuado a sus necesidades desde el primer día del ejercicio 2017, excepto en lo que se refiere a aquellos elementos que tienen que ser aprobados específicamente por ley, como son los coeficientes correctores y las bonificaciones comerciales, para las que se mantienen vigentes, hasta que se apruebe esta ley de presupuestos, los aprobados en 2016.

Respecto a los principios y objetivos. Los Presupuestos consolidados del sistema portuario para 2017 consolidan y mantienen la tendencia ya iniciada con los sucesivos presupuestos de la anterior legislatura, incidiendo en las medidas dirigidas a incrementar la competitividad de los puertos españoles y a hacer frente a las inversiones consideradas prioritarias sin poner en peligro la solvencia económico-financiera ni del sistema en su conjunto ni de ninguna de las autoridades portuarias individualmente, como exige el principio de autosuficiencia financiera. Los principios y objetivos que perseguimos, y que expongo a continuación, probablemente ya les suenen de comparecencias de ejercicios anteriores, y los mantenemos, como ya he señalado antes, porque estamos convencidos de que iban y siguen yendo en la dirección correcta. Primero, racionalización de inversiones, ajustadas a los criterios fijados por el señor ministro en su intervención ante la Comisión de Fomento del Congreso del 19 de diciembre de 2016, en la que informó sobre las líneas generales de la política del departamento. Por el lado mar, no generación de nueva capacidad, sino adaptación a la demanda, por ejemplo, a los megabuques; por el lado tierra, infraestructuras de accesibilidad viaria y ferroviaria y mejora de las redes generales de transporte de mercancías por ferrocarril, con el objetivo común de favorecer las condiciones competitivas del tráfico de mercancías a través de nuestros puertos. Pero sin perder de vista tampoco otros principios de racionalidad ya aplicados desde hace años en el sistema portuario, como son: la rentabilidad económico-financiera y el máximo ajuste a la evolución de la demanda.

Segundo, reducción del apalancamiento financiero del sistema con el objetivo tanto de liberar recursos para la mejora de la competitividad como para su aplicación a las inversiones prioritarias en conectividad terrestre. Así, el endeudamiento consolidado con entidades financieras a corto y a largo plazo ha pasado de 2.031 millones al cierre de 2015 a 2.019 millones al cierre de 2016, y se espera que 2017 termine con un endeudamiento total por debajo de los 2.000 millones, exactamente en 1.960 millones de euros. Como información adicional les recuerdo que a finales de 2011 dicha magnitud en los puertos españoles ascendía a 2.659 millones de euros, es decir, en cinco años hemos reducido más de 600 millones de euros de deuda en los puertos españoles.

Tercero, austeridad en el gasto público y eficiencia en la gestión, prolongando el esfuerzo de contención del gasto corriente, tanto en gastos de personal como en otros gastos de explotación. No obstante, el incremento de efectivos previsto y el impacto del incremento de las retribuciones del personal al servicio del sector público del 1% que establece el proyecto de ley de presupuestos en su artículo 18.Dos, dan lugar a una previsión de aumento del gasto de personal con respecto al gasto presupuestado en 2016 del 1,1%. Por su parte, también los otros gastos de explotación experimentan un ligero incremento para 2017, si bien la mitad de este corresponde a gastos de mantenimiento, imprescindible para garantizar la operatividad de los activos públicos al servicio del desarrollo del sector privado en los puertos.

Cuarto, prudencia y realismo en las previsiones de ingresos y de demanda de los tráficos en un escenario macroeconómico de plena consolidación de la recuperación de la economía española, con incrementos tanto en las exportaciones como en las importaciones por vía marítima. En 2017 esperamos que el tráfico portuario total alcance los 530 millones de toneladas, un nuevo récord histórico frente al de este año de 509 millones de toneladas, es decir, un 4,1% de aumento en este periodo. Por su parte, la cifra de negocio del sistema portuario consolidado ascenderá a 1.079 millones de euros, con un crecimiento menor que el experimentado por el tráfico con respecto a 2016, dado que parte del mismo se verá absorbido por la bajada de los coeficientes correctores y por el impacto económico de las bonificaciones comerciales mencionadas anteriormente. En este sentido, me gustaría destacar que los ingresos por tasas de ocupación, que es un indicador muy relevante de la inversión privada en los puertos, también crecerán hasta los 263 millones de euros, es decir, un 2,3% superior a los ingresos del año 2016.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 106

Como puede comprobarse, seguimos disponiendo de unos puertos saneados y competitivos, con costes ajustados e infraestructuras marítimas y terrestres con capacidad para atender las demandas del transporte marítimo internacional y de la política de transportes europea, dirigida a la potenciación de la intermodalidad, y con capacidad de contribuir a la mejora de la competitividad de la economía española y a su dinamismo. En ese sentido, como sus señorías conocen, los costes logísticos son una parte muy importante de los costes de producción en estos momentos, y la mejora de los costes logísticos es un elemento esencial para la mejora de la competitividad y el aumento de la capacidad exportadora de nuestro sector productivo. El índice de calidad de las infraestructuras portuarias de nuestro país, según el Foro Económico Mundial de Davos, da a España una puntuación de 5.7 sobre 7, de las más elevadas del mundo y de Europa, por encima de Japón, Alemania, Francia e Italia, por debajo de los Países Bajos y Bélgica, países típicamente portuarios, y, por tanto, también por encima de los datos correspondientes a los países de la OCDE, que tienen una puntuación sobre calidad de infraestructuras portuarias de 5.1.

La mejora de la competitividad de nuestros puertos, que están desarrollando las medidas adoptadas, se está demostrando compatible con la consolidación en los próximos años del importe neto de la cifra de negocio por encima de los 1.000 millones de euros, con la generación de Ebitda positivos anuales entre 500 y 600 millones de euros y con la obtención de resultados anuales positivos, es decir, beneficios del orden de los 200 millones de euros, lo que permitirá compatibilizar la reducción sostenida del apalancamiento financiero del sistema y, por supuesto, la progresiva reducción de las tasas portuarias, con una media de inversión pública en el escenario plurianual de esta legislatura cercano a los 750 millones de euros anuales. Las previsiones de tráfico portuario para 2017 que sirven y sustentan los ingresos de este presupuesto y para los datos de actividad contemplan, de forma coherente con las expectativas sobre la evolución de la economía española, como he señalado, un crecimiento del 4,1 % sobre la previsión de cierre del ejercicio de 2016, hasta alcanzar los 530 millones de toneladas. En 2017 se espera un crecimiento del 2,8 % para el tráfico de grandes líquidos, un 7,5 % para los graneles sólidos y un 3,4 % para la mercancía general. Las autoridades portuarias que registrarán mayor tráfico en 2017 son el puerto de la bahía de Algeciras, con 103 millones de toneladas, consolidando el hito histórico ya alcanzado en 2016 de superar los 100 millones de toneladas por primera vez en un puerto español; la Autoridad Portuaria de Valencia, con 75 millones de toneladas, y Barcelona, con 53 millones de toneladas. A través de estas tres autoridades portuarias se moverá prácticamente el 44 % del tráfico del conjunto de puertos de interés general.

Con respecto al tráfico según su forma de presentación, las operaciones de mercancía general representan el 46 % del tráfico movido en el conjunto de las veintiocho autoridades portuarias, 244 millones de toneladas, alcanzándose por primera vez una tasa de contenedorización de la mercancía general del 70 % con respecto al total de la mercancía general en 2017, un porcentaje mayor que el logrado en 2016. Por otra parte, se observa un crecimiento sostenido del transporte contenedorizado Ro-Ro, así como un crecimiento del tráfico import-export asociado a la recuperación y el crecimiento de la actividad económica de nuestro país. Los graneles líquidos, con 172 millones de toneladas, representarán el 32,5 % del tráfico total en 2017 y el grupo de mercancías más relevante es el relacionado con la actividad energética. Las importaciones de petróleo crudo para abastecer a las refinerías suponen el 38 % de los graneles líquidos. El grupo formado por fueloil, gasoil y gasolinas mueve en su conjunto cerca de 78 millones de toneladas, que representan el 45 % de los graneles líquidos y consolidan a España como plataforma hub para productos petrolíferos refinados. Los puertos españoles ya son exportadores también de productos refinados desde nuestras refinerías. Los graneles sólidos, con unas previsiones cercanas a los 99 millones de toneladas, representan el 18,6 % del tráfico previsto por el sistema portuario en 2017, observándose un moderado crecimiento respecto de años anteriores, aunque lejos todavía del máximo histórico de los 117 millones de toneladas registrado en 2007, consecuencia de la importancia en ese periodo del sector de la construcción. A partir de 2017 se mantiene la recuperación de todos los grupos de graneles sólidos, en especial de las operaciones relacionadas con los productos energéticos y los materiales de construcción. Las operaciones en pesca, avituallamiento y tráfico local representan el 2,8 % del tráfico total.

A continuación, paso a informar del detalle sobre el proyecto de presupuestos para 2017, el cual contempla las siguientes cifras económicas correspondientes al presupuesto de explotación.

En relación con el importe neto de la cifra de negocio consolidado, el proyecto de presupuestos para 2017 contempla un crecimiento global de 1,4 % respecto a la previsión de cierre de 2016, estando previsto alcanzar como ingresos 1.079 millones de euros. Como ya he señalado, para 2017 no se ha propuesto ninguna actualización de las cuantías básicas de las tasas de utilización ni de las tasas de ocupación y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 107

actividad, salvo la modificación de la tarifa fija de Marpol. A nivel consolidado, el impacto de los cambios propuestos en los coeficientes correctores representa una reducción de ingresos en torno a 5,3 millones de euros para las tres tasas, derivado de la reducción de coeficientes de las Autoridades Portuarias de Avilés, Castellón, Málaga, Tenerife y Valencia, correspondiendo el incremento citado a Ferrol, que tiene que ajustarse a sus necesidades para financiar los accesos ferroviarios al puerto. Las bonificaciones, en su mayor parte destinadas a captar y fidelizar tráfico portuario y a tomar en consideración la condición de insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad de los puertos de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, tienen un impacto global de 110 millones de euros, es decir, 11 millones más que en 2016. Los ingresos por las tasas de ocupación y actividad, que, en conjunto, sumarán 381 millones de euros en 2017, representan el 35% de la cifra de negocio. Asimismo, los ingresos de las tasas del buque y de la mercancía previstos para 2017 ascienden a 212 y 273 millones de euros respectivamente, lo que supone el 19,6% y el 25,3% de la cifra de negocios. En consecuencia, el total de ingresos por las tasas indicadas anteriormente representa aproximadamente el 80% de la cifra de negocios consolidada. Y las autoridades portuarias con mayor contribución al importe neto de la cifra de negocios son: Barcelona con 157 millones de euros, Valencia con 132 millones de euros, bahía de Algeciras con 81 millones de euros, Baleares con 68 millones de euros, Las Palmas con 67 millones de euros y Bilbao con 66 millones de euros. Estas seis autoridades portuarias representan el 53% de la cifra de negocio del sistema portuario.

Por lo que respecta a los gastos de explotación, en 2017 el sistema portuario de titularidad estatal continuará el proceso de racionalización y contención del gasto corriente, aunque sin comprometer la adecuada explotación y operatividad de los puertos, alcanzando el conjunto de los gastos de personal, otros gastos de explotación y amortizaciones los 1.010 millones de euros. Como reflejo de la actividad económica que realizan, los principales conceptos de gastos de explotación en que incurren las autoridades portuarias son los gastos de personal, los otros gastos de explotación y la muy importante dotación de amortizaciones. Las fuertes inversiones realizadas en los años anteriores, especialmente en obras de abrigo para la generación de capacidad futura, han incrementado la importancia relativa del gasto en amortizaciones, de forma que en la actualidad ya se sitúan en torno al 44% del total de gastos de explotación, determinándose en torno al 28% tanto los gastos de personal como los otros gastos de explotación. Los gastos de personal ascienden a 272 millones de euros, un 1,1% superiores a los presupuestados para 2016. No obstante, como ya he señalado, la cobertura de las plazas concedidas en la oferta de empleo público en los últimos años y el incremento de efectivos previsto, pasando de una cifra media de 5.487 trabajadores en 2016 a 5.600 en 2017 y la estimación del impacto del ya citado incremento de las retribuciones del personal al servicio del sector público del 1%, dan lugar a que el incremento del gasto de personal con respecto a la previsión de cierre 2016 sea de 26 millones de euros adicionales. En cuanto a los otros gastos de explotación, este epígrafe muestra un aumento para 2017 del 5,6% respecto al presupuesto aprobado para 2016, hasta los 295 millones de euros, nivel de gasto que se mantiene estable para los ejercicios sucesivos. Finalmente, la evolución de las dotaciones a la amortización del inmovilizado recoge la progresiva incorporación a la explotación de las nuevas infraestructuras portuarias, ascendiendo a 443 millones de euros, es decir, un 2,76% superiores al presupuesto aprobado para 2016. El Ebitda de explotación estimado asciende a 544 millones de euros, un 8,8% inferior al obtenido en 2016, que fue 597 millones de euros, como consecuencia de los incrementos de gastos señalados, pero aún en niveles más que suficientes para hacer frente con solvencia a las obligaciones financieras e inversoras del sistema portuario.

Como consecuencia de los ingresos y gastos expuestos, el resultado de explotación para 2017 alcanzará los 216 millones de euros, lo que supone una disminución del 17% respecto a la previsión de cierre del ejercicio anterior, consecuencia del mantenimiento de los ingresos por la reducción real de las tasas portuarias ya explicada y por el aumento de gastos previsto. Por su parte, el resultado financiero se prevé negativo en 28 millones de euros. Dentro de este resultado destaca la disminución de los ingresos financieros de 14 millones de euros en 2016 a 7 millones de euros en 2017, mientras que los gastos financieros para satisfacer el pago de intereses de la deuda bancaria se incrementan en la previsión un 5,3% con respecto al ejercicio anterior debido a la expectativa de incremento de tipos de interés en la segunda parte del año. Llegamos así a un resultado de beneficios después de impuestos de 184 millones de euros en 2017, cifra inferior a la de previsión de cierre 2016 de 231 millones de euros, por las razones ya expuestas.

Con lo que respecta al presupuesto de capital, representado por el estado de flujos de efectivo, el presupuesto de 2017 contempla las siguientes magnitudes económicas. Con respecto a los flujos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 108

efectivo procedentes de las actividades de explotación, que son los originados por las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos de las autoridades portuarias, así como por otras actividades que no puedan ser calificadas de inversión o financiación, el estado de flujos de efectivos del sistema portuario en el apartado de las actividades de explotación recoge cuatro epígrafes que totalizan los 457 millones de euros que se espera generar en 2017, frente a los 513 millones generados en el ejercicio 2016. Ello es debido a un resultado del ejercicio antes de impuestos de 187 millones de euros, a los ajustes de resultado, con correcciones valorativas y amortizaciones de periodos de valor y provisiones, operaciones que deben ser clasificadas como actividades de inversión o financiación, y remuneración de activos y pasivos financieros, que se presentan separadamente. En 2017, el total de dichos ajustes representa 331 millones, destacando la amortización del inmovilizado, por 443 millones de euros. Asimismo, cambios en el capital corriente, que tienen su origen en una diferencia en el tiempo entre la corriente real de bienes y servicios de las actividades de explotación y su corriente monetaria, y dichos cambios se estima que producirán una disminución del efectivo de 25 millones en 2017. Finalmente, otros flujos de efectivo de las actividades de explotación, donde figuran los pagos por intereses, los cobros por dividendos y los flujos de efectivo por el impuesto sobre sociedades. Estos flujos supondrán una reducción del efectivo de 36 millones en 2017, destacando, por un lado, el pago de intereses de deudas con entidades de crédito, 38 millones de euros, y, por otro, los ingresos financieros, de 6 millones de euros. Los flujos de efectivo de las actividades de inversión recogen principalmente los pagos por adquisiciones de activos no corrientes —inmovilizado intangible, material, inversiones inmobiliarias y financieras—, así como los cobros procedentes de su enajenación o amortización al vencimiento. En la estimación del presupuesto para 2017, las actividades de inversión supondrán una disminución de 560 millones de euros en el efectivo o equivalentes del sistema portuario, principalmente por los pagos de 864 millones de euros correspondientes a las adquisiciones de inmovilizado. Esta cifra representa un aumento del 106% sobre la cifra de ejecución real del ejercicio 2016, que fueron 420 millones de euros. En sentido contrario, destacan también 383 millones de euros de incremento de efectivo por cancelación de otros activos financieros.

El programa de inversiones incorporado al presupuesto para 2017 pretende acometer las inversiones con criterios de racionalidad, con el fin de evitar situaciones ya consolidadas en nuestro sistema portuario sobre capacidad, priorizando los proyectos de inversión estrictamente imprescindibles para garantizar la demanda de infraestructuras y servicios, especialmente los proyectos dirigidos a mejorar la conectividad viaria y ferroviaria. Cabe mencionar que en los últimos años venimos asistiendo a una progresiva reducción del volumen de inversión anual de las autoridades portuarias. Así, de una inversión no financiera de 1.098 millones de euros alcanzada en el máximo histórico en el ejercicio 2009, se ha pasado a 420 millones de euros recogidos en la previsión de cierre de 2016, ambas cifras en términos de pago. Podemos decir que en los cuatro años de la anterior legislatura, sin contar el quinto, la inversión global ha sido de 500 millones de euros anuales, es decir, unos 2.000 millones de euros en la totalidad de la legislatura. Esta disminución obedece fundamentalmente a que una parte significativa de las grandes actuaciones impulsadas en los últimos años de la pasada década y comienzos de la actual han sido ya finalizadas y se encuentran en servicio, aspecto que conlleva, en consecuencia, una rebaja en los compromisos de inversión asumidos por el conjunto del sistema portuario. Tras estos años de descensos en la inversión no financiera, se observa un importante incremento en 2017, que se suaviza a lo largo de los siguientes años. A partir de 2017 se añade el creciente esfuerzo que el sistema portuario pretende realizar en lo que se refiere a las mejoras en sus condiciones de accesibilidad terrestre tanto viaria como sobre todo ferroviaria, incluso acometiendo actuaciones fuera de sus vigentes zonas de servicio, paliando de este modo un déficit existente en este momento en nuestros puertos, que a día de hoy resulta incluso más evidente tras las importantes obras marítimas realizadas en los últimos años, que no han tenido su correspondiente contrapartida en las inversiones de conectividad en el lado terrestre.

En este sentido, como sus señorías conocen, el elemento más relevante que en cuanto a inversiones se recogen en los presentes presupuestos es la consolidación del mecanismo del Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria, creado a través del artículo 56.4 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, que modifica el texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante, y posteriormente regulado a través del Real Decreto 707/2015, de 24 de julio. Este mecanismo, con un presupuesto de 139 millones de euros para el ejercicio 2017 pero para una planificación plurianual global de 1.000 millones de euros prácticamente, dota al sistema portuario de una herramienta práctica para invertir en actuaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 109

relacionadas con la mejora de su accesibilidad terrestre, incluso fuera de sus actuales zonas de servicio, contribuyendo de este modo a paliar la principal carencia infraestructural de nuestros puertos, situación que no hubiese sido posible abordar antes de la creación del fondo. De este modo, el plan de accesibilidad a los puertos de interés general se desglosa en tres conceptos fundamentales. Por un lado, actuaciones que se acometen dentro de la zona de servicio de los puertos, entre las que se citan como más relevantes las vías de expedición y recepción en el puerto de Barcelona, el anillo ferroviario de la dársena del Cuarto del puerto de Sevilla y la remodelación de la terminal ferroviaria del muelle Príncipe Felipe del puerto de Valencia. Asimismo, actuaciones en última milla, es decir, desde las redes generales ferroviarias hasta el interior de los puertos, entre las que se citan como más relevantes el acceso ferroviario sur al puerto de Barcelona, parte de la cual acomete ADIF y parte la Autoridad Portuaria de Barcelona; el acceso ferroviario de la dársena de Escombreras, en Cartagena, ya en ejecución; el acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol, ya adjudicado y en este momento a punto de comenzar las obras, y el acceso ferroviario al puerto de Sevilla a través del enlace de La Salud. También figuran las actuaciones en la red general, es decir, fuera de las zonas de servicio y fuera de la última milla, que se acometen, como digo, fuera de la zona de servicio de los puertos, entre las que se citan como más relevantes la contribución a la mejora de la línea Algeciras-Bobadilla, apartaderos y mejoras en el corredor ferroviario Barcelona-Madrid para trenes de 750 metros, la variante ferroviaria de Camarillas, también en ejecución y asociada a la Autoridad Portuaria de Cartagena; mejoras en la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, también con responsabilidad financiera de los puertos para construir apartaderos de 650 metros, y el ramal de acceso ferroviario al muelle de La Cabezuela, en Cádiz, que se hace a través de una contribución directa al fondo de accesibilidad por parte de Puertos del Estado, dada la situación financiera del puerto de la bahía de Cádiz. Estas últimas inversiones serán llevadas a cabo básicamente por ADIF, si bien serán financiadas por el sistema portuario a través del Fondo financiero de accesibilidad terrestre, con la firma de los preceptivos convenios de colaboración que están ya en marcha o que están próximos a cerrarse entre las partes. Ustedes podrán observar que estas actuaciones en la red general están incluidas en el presupuesto de ADIF aunque, como digo, están financiadas por el sistema portuario español a través del fondo de accesibilidad, y entra en nuestro presupuesto a través de aportaciones patrimoniales del sistema portuario a ADIF.

Por otra parte, el sistema portuario continuará con las actuaciones funcionales que han venido siendo tradicionales en su esquema de inversión, básicamente destinadas a diques, muelles, generación de nuevas superficies, habilitación de explanadas, edificaciones, estaciones marítimas, etcétera, si bien representando porcentajes más reducidos en lo que respecta al destino de sus inversiones, precisamente por el protagonismo que ganan las actuaciones relativas a las mejoras de la accesibilidad antes apuntadas. De este modo, la distribución funcional de los totales de inversión de las autoridades portuarias para 2017 presentan las siguientes cifras porcentuales: 11 %, es decir, una cantidad muy pequeña de todo el presupuesto, para obras de abrigo, accesos y señales marítimas; 25 % para muelles y atraques; 19 %, que es el mayor porcentaje nunca alcanzado, para accesos terrestres, viarios y ferroviarios; 6 % para terrenos y urbanizaciones; 4 % para actuaciones puerto-ciudad y medio ambiente; 5 % para I+D+i e informática, 7 % para edificios; 3 % para seguridad y 20 % para el resto de inversiones. Permítanme un avance hacia el futuro. Creo que todas nuestras infraestructuras, y, particularmente, nuestros puertos, tenemos que adaptarlas a lo que va a ser la revolución industrial 4.0, es decir, la gestión a través de la inmensa cantidad de datos que vamos a tener en los próximos años y que, desde mi punto de vista, va a representar una auténtica revolución en el ámbito de las infraestructuras. Es decir, cuando hablamos de *smart*, *green* o automatización estamos pensando en el futuro. Cada vez hay que poner recursos más abundantes justamente en aplicar en nuestras infraestructuras el internet de las cosas, la gestión de la *big data* y todos estos aspectos que en la próxima década van a ser el elemento esencial que favorezca la competitividad de nuestras infraestructuras y, por supuesto, una nueva gestión de lo que representa la cadena logística, en general.

Sobre la base de todo lo anterior, en escenarios de corto y medio plazo, con carácter general, se puede afirmar que las prioridades de actuación irán basculando en mayor medida hacia obras ejecutadas en tierra, y no tanto en agua, tales como habilitación de nuevas superficies, dotación de servicios o mejora de la conectividad terrestre, preferentemente en inversiones de carácter ferroviario, y de la función intermodal de los puertos, como ya se ha comentado con anterioridad. En cuanto a cifras totales, en escenarios de tres y cuatro años, es decir, en esta legislatura, es razonable pensar que las inversiones se estabilizarán en el entorno de los 750 millones de euros, cifra que permitirá compatibilizar absolutamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 110

la generación de recursos del sistema sin ir a nuevo endeudamiento con las necesidades de nuevo inmovilizado y los requerimientos de cancelación de las deudas contraídas en ejercicios anteriores.

Por lo que respecta a la inversión privada, una parte muy importante de las inversiones en los puertos, uno de los objetivos estratégicos del sistema es potenciar en la medida de lo posible su participación en la financiación de activos portuarios, como viene sucediendo en los últimos años, no solo en aquellos aspectos tradicionalmente ligados a la prestación de servicios y la generación de superestructuras, por supuesto de equipamiento, sino también en lo que respecta a la construcción y ejecución de obras de infraestructuras básicas, para lo que en los últimos años se han desarrollado figuras normativas al respecto que ya están empezando a dar sus frutos en algunos puertos, como son las ampliaciones de los plazos concesionales para que se puedan hacer desde el ámbito concesional infraestructuras portuarias con periodos de amortización superiores a los treinta y cinco años, que era el plazo máximo de las concesiones portuarias, y estas infraestructuras básicas tienen plazos de amortización de cincuenta años. De este modo, se prevé en 2017 una inversión ajena, una inversión privada en el conjunto de los puertos de forman el sistema de titularidad estatal de 981 millones de euros añadidos, lo que representa un ratio de 1,14 con respecto a la inversión pública, superior por tanto al ratio 1/1 que tradicionalmente hemos venido teniendo en los puertos españoles durante los últimos ejercicios, un valor que esperamos superar. A medio plazo, nuestro objetivo es que crezca aún más, hasta alcanzar valores próximos al 1.5 de inversión privada con respecto a la inversión pública. Ello nos va a permitir tener recursos excedentarios para proseguir la política de reducción de los costes portuarios por la vía de la utilización de infraestructuras portuarias por parte de los privados y, por supuesto, para dedicar los máximos recursos posibles a mejorar la conectividad terrestre de nuestros puertos.

Los flujos de efectivo de las actividades de financiación, que en 2017 darán lugar a una disminución de efectivo de 67 millones de euros, comprenden principalmente los cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero relacionados con deudas tanto a largo como a corto plazo con entidades de crédito, con nuevas disposiciones de endeudamiento por importe de 80 millones de euros, y cancelaciones y amortización de deuda por importe de 139 millones de euros, prosiguiendo la senda de toda la legislatura pasada de reducción del endeudamiento de nuestros puertos. Junto con el resto de partidas, el saldo neto de las operaciones por instrumentos de pasivo financiero dará lugar a una reducción del efectivo de 28 millones de euros. Igualmente, forman parte de los flujos de efectivo por actividades de financiación los cobros procedentes de subvenciones de capital, que en el presupuesto 2017 presentan también un signo negativo de 39 millones de euros, resultante de 21 millones de cobros de subvenciones de la Unión Europea, de los pocos fondos que ya quedan, en particular los fondos CEF, que vamos obteniendo para el sistema portuario, y las pocas aportaciones que son de la Administración General del Estado, que aún quedan del pacto del PNV con el Partido Socialista para la construcción de la lonja de Pasaia, que asciende a 2,23 millones, siendo la única aportación de los presupuestos públicos al sistema portuario de titularidad estatal, y 60 millones de euros en pagos por aportaciones patrimoniales al ADIF correspondientes a las actuaciones del Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria. Es decir, de las obras que hace el ADIF en conectividad, el sistema portuario va a financiar 60 millones de euros en el ámbito convencional en 2017. En resumen, teniendo en cuenta los flujos de efectivo de las actividades de explotación, que son 457 millones, 560 millones de inversión y 67 millones de financiación, en el ejercicio 2017 se estima una reducción del saldo consolidado de efectivo y equivalentes de 170 millones de euros, frente al aumento de 189 millones producido en el año 2016, debido fundamentalmente a la reducida ejecución del presupuesto de pagos por inversiones en inmovilizado material en dicho ejercicio, que ascendió a 420 millones de euros.

Ya concluyo, esperando que mi intervención haya permitido profundizar en el presupuesto para 2017 del sistema portuario de interés general, así como hacerles partícipes de una forma directa de los objetivos estratégicos y las medidas que están en la base de su elaboración. Quedo a su disposición para cuantas preguntas quieran realizarme en esta comparecencia o en el momento que sus señorías consideren oportuno.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llorca.

Es el turno de los grupos parlamentarios y comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto. Doy la palabra al diputado don Isidro Martínez Oblanca.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 111

Muchas gracias, don José Llorca, por su comparecencia. Creo que es la primera vez que tengo la oportunidad de coincidir con usted en sede parlamentaria, pese a que ambos somos veteranos. Así que aprovecho para expresarle mi gratitud como asturiano por el impulso que se dio en su momento a los puertos de El Musel y de Avilés, del que usted fue partícipe con aquel mítico plan de infraestructuras de transporte que se puso en marcha en el año 2000 para la modernización portuaria de España.

Como a los anteriores comparecientes, también le pido que se cumpla el programa de Gobierno fruto del pacto electoral del Partido Popular y Foro que el presidente Rajoy asumió durante el debate de investidura. En este programa hay un apartado sobre las infraestructuras portuarias que literalmente dice: Reestablecer el tráfico marítimo en la autopista del mar entre el puerto de El Musel y el de Saint Nazaire, en Francia, suspendida en el año 2015 al autorizar el Gobierno del PSOE no agotar el plazo que contemplaba la cuantiosa subvención vigente. Aprovecho además su presencia para preguntarle por los avances para conseguir que esta autopista del mar se reanude cuanto antes. No deja de resultar paradójicamente negativo que en la ciudad donde los ministros de transporte europeos firmaron en 2002 la declaración sobre el cabotaje, el transporte marítimo de corta distancia, haya sido precisamente la primera víctima de una suspensión muy perjudicial para El Musel y para la economía de Asturias.

Le pido también, señor Llorca, alguna referencia al puerto del Musel, cuya histórica ampliación arrastró a la autoridad portuaria a una deuda que lastrará por décadas sus cuentas. Lamentablemente para Asturias, la competitividad del Musel no forma parte de ese buen panorama portuario que usted nos acaba de dibujar. No quiero extenderme en los dolosos sobrecostes de cientos de millones que hoy son objeto de investigación en la Audiencia Nacional, con un montón de responsables portuarios y de constructoras desfilando por allí, aunque la OLAF, la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude, ya determinó que han sido sobrecostes fraudulentos. Por cierto, en el consejo de administración del Musel se sentaban representantes de las administraciones del Estado, del Principado y del ayuntamiento, absolutamente todos de signo político socialista. Estos son los principios de los que nos hablaban antes.

Para el Musel son imprescindibles los enlaces por carretera, y esperan el cumplimiento de un convenio firmado hace diez años. Este mediodía, el secretario general de Infraestructuras ya me respondió a una pregunta sobre estos enlaces, si bien yo le pediría, como responsable de los puertos españoles, una valoración sobre la urgente necesidad de reforzar el esfuerzo presupuestario para afrontar de una vez las obras de estos enlaces. Le pido también que me detalle las previsiones presupuestarias para el puerto de Avilés, el otro gran puerto asturiano que también ejerce una positiva influencia en la economía del Principado gracias a la especialización de sus tráficos. Precisamente esta tarde se ha conocido que estos tráficos han crecido un 3,9% en el primer trimestre de este año.

Por mi parte, nada más, señor presidente, porque vamos camino de las doce horas de Comisión y creo que todos ustedes agradecerán que termine mi intervención.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Señor Llorca, gracias por una intervención tan completa. Yo también quiero ser muy breve. Ha hablado usted del Fondo de accesibilidad terrestre. Le pediríamos que nos proporcionara —sabemos que este no es el foro— un listado y un calendario más concreto de todas las actuaciones que se contemplan. También quisiéramos saber cómo se han priorizado las acciones, por qué se ha atendido a un puerto o a otro, si ha sido por las necesidades de tráfico, por la demanda logística, etcétera; es decir, cuáles han sido los criterios determinantes en las asignaciones a este Fondo de accesibilidad terrestre. Nos gustaría, si puede ser, que nos explicara si tiene pensado fomentar o promover más autopistas marítimas, no solo las del norte de Nantes, sino las del Mediterráneo, y cuál es su visión en relación con los corredores.

Con esto me quedo tranquilo y he conseguido mantener la voz hasta el final.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Fernando.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 112

Señor Llorca, nos ha leído usted los estados financieros y los presupuestos. Creo que tocaba dar más explicaciones, porque esto es el Congreso de los Diputados, no el Tribunal de Cuentas. Pero bueno, se agradecen las cifras. Digo esto, porque en realidad a Puertos del Estado le sucede lo mismo que a los presupuestos del Gobierno en esta legislatura, en este año, que se nos venden como un 45 % por encima de lo ejecutado, pero que en el caso de las infraestructuras están un 21 % por debajo del presupuesto del año anterior. Por tanto, al final, cualquiera que sepa mirar un poco los números se dará cuenta de que se ha ejecutado en torno al 50 %, siendo muy generosos. Eso, lógicamente, resta, lo hablábamos en la intervención anterior, credibilidad a cualquier cifra que se relate aquí, por mucho que se revista de autoridad académica. En el caso de Puertos del Estado también sucede esto. El dato que nos daban hace poco era que en el caso de Valencia a finales del año pasado se habían ejecutado en torno a 6,5 millones de euros de los 61 millones presupuestados, que representa aproximadamente un 10 %. Me gustaría que una parte de su segunda intervención la dedicara a decirnos cuánto se ha ejecutado de los presupuestos de 2016 para que tengamos una estimación de cómo pueden salir los presupuestos de 2017.

En algunas cifras, como las de la congelación de las tasas, he conseguido ir sumando números pero no alcanzo a ver la disminución del 20 % en los ingresos de Puertos del Estado este año, según los datos que tenemos. Si nos pudiera hacer un relato más conciso y comprensible de cómo hemos acabado teniendo un 20 % menos de ingresos en Puertos del Estado, se agradecería.

En otro orden de cosas, estoy convencido de que usted sabrá que el segundo convenio colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias se encuentra prorrogado desde el año 2010. Ya hace ocho años que el conjunto de trabajadores y trabajadoras del sistema portuario se encuentran sin posibilidad de poder acordar un nuevo convenio. En ese periodo, de 2010 a 2016, los puertos han incrementado sus tráficos —nos congratulamos— casi un 15 %, pero el poder adquisitivo de los trabajadores de los puertos —no hablo ahora de la estiba, porque ya entraré en ello— se ha reducido en torno a un 30 %. Creo que ya va siendo hora de acometer el diálogo social en los puertos del Estado. Quisiera saber si en los presupuestos de 2017 se recogen partidas económicas para afrontar la actualización del poder adquisitivo de los trabajadores este año.

Podrá imaginar que no voy a dejar pasar la oportunidad de preguntarle por lo que yo entiendo que son gravísimas repercusiones presupuestarias del conflicto de la estiba, porque sigo sin saber si alguien ha asumido responsabilidades en este asunto, y le considero a usted una persona autorizada dentro del Ministerio de Fomento, sin duda la que más conocimientos tiene sobre los puertos, y algunos dicen que el autor intelectual de ese real decreto-ley que fue tumbado en el Congreso. Creo que es oportuno preguntarle, entre otras cosas, porque el caos que ha habido en los puertos españoles puede comprometer las previsiones presupuestarias, en particular, por lo que se refiere a la parte privada de la inversión, que el señor De la Serna cifraba en torno a 1.000 millones de euros, si no recuerdo mal. Desde luego, no parece lo más halagüeño que hayan sumido a los puertos en esa situación, y muchos actores la han calificado de gestión poco competente. Empresas multinacionales, los sindicatos, algunas autoridades portuarias, incluso el resto de los grupos parlamentarios hemos coincidido en decirle que ese no era el camino. Sin embargo, seguimos sin saber por qué no se asume al menos la misma responsabilidad que ya han asumido los sindicatos, la patronal y Anesco, que han llegado a un acuerdo, y se traslada a un decreto-ley, que era lo que solicitamos en esta Cámara el resto de los grupos parlamentarios, el acuerdo de ambos sectores, dando un horizonte de estabilidad a nuestros puertos que permita de alguna manera evitar que nos podamos quedar atrás en términos de competitividad ante un agresivo entorno, que usted conoce bien, como es el caso de Tánger o de Sines, que algún otro compañero ha citado aquí.

Me permito repetir la cuestión de la subrogación, que es básicamente el acuerdo al que han llegado patronal y sindicatos. Es algo que ha pedido la presidenta de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo y está en el artículo 44 de nuestro Estatuto de los Trabajadores. Sobre eso no decía nada en absoluto la tan manida sentencia del TJUE de 11 de diciembre de 2014, y es que se ha aprobado un reglamento en materia portuaria que efectivamente no cita la estiba, pero que recoge la subrogación. Es obvio que Europa no pone ningún tipo de objeción a ese planteamiento. No entiendo por qué no lo incluyen, cuál es el problema. Me gustaría que nos diera una respuesta, porque entiendo que este asunto va a afectar a las cifras de negocio de Puertos del Estado.

Quiero terminar preguntándole si ha habido correcciones en torno a cómo planifica Puertos del Estado las inversiones en ampliaciones de puertos y otras obras, teniendo en cuenta lo que recientemente hemos sabido, por ejemplo, con el caso del puerto del Musel, en el que el director de la Autoridad Portuaria de Gijón decía que todos los papeles pasaban por Puertos del Estado. Por tanto, algún tipo de responsabilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 113

habría en torno a los 200 millones de euros de sobrecostes y todas las cuestiones que se están investigando. Por otro lado, tenemos otros casos como el del dragado del río Guadalquivir, que recientemente ha asumido la Autoridad Portuaria de Sevilla que no se puede hacer y que los 160 millones de euros que nos hemos gastado en una exclusiva van a servir de bien poco. Estamos hablando de inversiones realizadas de centenares de millones de euros que en algunos casos tenían informes negativos de los técnicos, incluso de la Intervención General del Estado. Quisiera saber si han arbitrado algún mecanismo para que no vuelva a suceder, y si efectivamente todos los informes sobre las nuevas obras que se van a hacer justifican las mismas y no nos vamos a encontrar de nuevo con sobredimensionamientos como en otras ocasiones.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pascual.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Muchas gracias, señor presidente.

Como ha señalado el anterior compareciente, llevamos más de once horas seguidas en la Comisión, algunos sin movernos más que para lo necesario, y voy a intentar ser escueto sin entrar en mucho debate numérico, porque en el fondo, señor Llorca, usted sabe que en el Grupo Parlamentario Socialista compartimos la filosofía de la gestión y apostamos, igual que el Gobierno, por una racionalización de las inversiones, por continuar la competitividad, la fidelización y el crecimiento de los tráficos portuarios. Si algo tiene usted es que es una persona muy experta, veterana, puesto que estuvo en el periodo anterior, con el presidente Aznar, presidiendo Puertos del Estado, y ahora es presidente desde hace cinco años; por tanto, cuando llegan estos debates de carácter presupuestario, como se ha visto, los domina perfectamente.

No voy a entrar a descalificar los presupuestos de Puertos del Estado, pero en términos generales nos parece que son continuistas y que están en la línea programada en la tan señalada Ley de puertos de interés general del Estado del año 2010, en cuya redacción participó usted junto con el Grupo Parlamentario Socialista para que pudiéramos llegar a ese acuerdo parlamentario. En aquel momento, yo era presidente de la Comisión de Fomento y el señor Simancas era el portavoz, en lugar de nuestro portavoz actual, señor Ramos. Ahora tiene la suerte, o la desgracia, porque se han pasado momentos difíciles, de ejecutar las líneas generales de aquella ley que enmarcamos como una gran ley en ese pacto de legislatura, con muy pocas leyes de carácter económico, como es la Ley de puertos de interés general en el año 2010. Eso no quita para que haga algunas reflexiones, dejando claro lo que he dicho de que en el fondo compartimos la filosofía numérica.

El cuadro comparativo de la evolución de las inversiones reales que usted nos ha mencionado es absolutamente cierto, pero resulta que en el periodo 2008-2011 la media fue de 1.442 millones de euros —son datos de Puertos del Estado— frente a la media de 2012-2017 que ha sido de 813 millones. Usted ha anunciado aquí para el año que viene 768 millones. Nuestra querida exministra, Ana Pastor, hoy presidenta de esta Cámara, en su comparecencia ante esta misma Comisión de Fomento hace cuatro años textualmente dijo: Cada millón de euros invertido en obra pública genera cuando menos 27 empleos. Eso está recogido en el «Diario de Sesiones» del mes de octubre de 2012. Aplicando a su gestión la afirmación de la exministra, podemos decir que en los últimos cinco años el descenso en las inversiones de los puertos españoles, propiciado por el Partido Popular, ha significado 20.509 empleos menos que en la etapa anterior. Eso requeriría un debate muy profundo, porque me puede decir que se hicieron obras que no eran necesarias, etcétera, pero después de once horas no podemos estar debatiendo, porque, además, tenemos siete minutos para intervenir. Por eso le pregunto, ¿considera usted suficiente que en la programación de las inversiones reales que nos ha expuesto para 2017 se siga descendiendo un 1,32%? Ya he dicho que no quiero hacer una crítica, porque eso es motivo de una reflexión profunda, pero sí preguntarle si es necesario que sigan siendo tan austeros, señor Llorca, después de seis o siete años de austeridad. Si nos vamos al último presupuesto en el que hubo inversiones importantes, que fue el de 2008, vemos que hay 1.663 millones, y en el que usted acaba de presentar hay justamente la mitad. Por eso le pregunto, ¿es necesario, después de este descenso de la curva, seguir con la austeridad?

Al hilo de lo que se ha planteado por el compañero que me ha precedido en el uso de la palabra, creemos que el crecimiento económico se tiene que producir para que efectivamente haya un reparto equitativo. Si no hay crecimiento, no hay reparto. Pero también es verdad que el beneficio se debe repartir de una forma proporcional, no solo para las empresas, sino también para los trabajadores, que si algo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 114

hacen es un gran esfuerzo por que esos rendimientos de beneficios, que superan los 200 millones desde hace cuatro o cinco años, lleguen a sus bolsillos. Supongo que usted, como presidente de Puertos del Estado, habla con sus trabajadores —yo lo hago con los trabajadores de las autoridades portuarias— y habrá comprobado que no hay uno, aunque sea votante del Partido Popular, que no critique que lleven ya siete años con una retención salarial, mientras que las empresas privadas no paran de crecer y Puertos del Estado anuncia hoy aquí que no va a ganar los doscientos y pico millones, sino algo menos, pero que sigue ganando dinero. ¿Se plantea restituir las condiciones laborales del personal de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias previas a los recortes? Recuerde que se les hizo un recorte salarial del 5%, se les quitó el complemento por IT, se les quitó la aportación al plan de pensiones y se les quitó el 1% de masa salarial que se destinaba al fondo social. No quiero entrar en el debate de quién lo quitó o no. Señor Llorca, si usted viene aquí sacando pecho con los números —yo le aplaudo—, piense también en los trabajadores, que son los que hacen posible estos números. Lo que le digo —sin hacer una crítica a la gestión, que le he dicho que es buena, ni a nada—, es que habrá un momento en el que estos trabajadores, que son miles, tendrán que recuperar lo que les corresponde. En Algeciras, cada vez que hay un conflicto lo primero que me sacan los trabajadores es que llevan seis años sufriendo estos recortes, y, por supuesto, el primero fue el nuestro, ya lo he dicho, con el Gobierno de Zapatero. ¿Hasta cuándo va a durar esto? Es verdad que hay una mejora de los resultados en las cifras macroeconómicas, pero nos gustaría saber cuándo podremos tener un horizonte en los puertos que tienen beneficios y pensar que nuestros trabajadores del sistema portuario, que son miles, van a recuperar sus condiciones laborales, sociales, económicas, después de la eficiencia demostrada —hubiera sido muy bonito que se lo hubiera reconocido hoy a esos trabajadores— en estos momentos de crisis con ese crecimiento permanente de nuestros puertos. No he escuchado ni una palabra, al revés, de nuevo hay una congelación, y lo decimos basándonos en los números que aparecen en el presupuesto. Señor Llorca, me gustaría que hiciera una valoración sobre esas disposiciones que prevé de cara al futuro.

Para ir concretando, le pregunto, ¿va a seguir apostando Puertos del Estado por mantener en los próximos años la política de reducción de tasas, que nosotros en el Partido Socialista apoyamos y que pactamos en esa ley? ¿Cuál va a ser el impacto global estimado de esas reducciones en los ingresos de los puertos?

Se ha hecho referencia a otra cuestión, que es realista y hay que sacarla aquí, que es que se hace una base de previsión de tráfico sobre un escenario que, desgraciadamente, no es el que tenemos ahora, que es el que hemos sufrido, y ojalá no volvamos a sufrir, y para eso hay que hacer las cosas bien, como consecuencia de los preavisos de huelga. Voy a hacer un paréntesis, señor Llorca. Me sorprende ver que un diario nada sospechoso, *El Mundo*, publicaba que, según consta en un informe oficial de Puertos del Estado, con datos suministrados por las empresas del sector, el anuncio de huelga de los estibadores desde 7 al 28 fue de 105 millones. ¿Usted tiene ese informe? Nos gustaría tenerlo. Somos los representantes de los ciudadanos y creo que ese informe hay que estudiarlo, porque no sabemos en función de qué está hecho. Si vemos el informe de PIPE —cuyo presidente creo que dijo que si se hacía la huelga había que militarizar y llevar al Ejército—, comprobamos que ellos lo cifran en 500 millones. Tal disparidad de cifras crea inquietud y alarma. Nos gustaría, por si se produce de nuevo —ojalá que no sea así, vamos a trabajar para ello—, tener datos reales para no encontrarnos luego con armas arrojadizas, que es lo que ha sucedido muchas veces durante el conflicto de la estiba, en lugar de buscar, como era obligación, el acuerdo básico, que además usted propició. Consultando la hemeroteca, me reía yo mismo, porque fijese en las palabras de mi querido y añorado compañero, entonces diputado, Rafael Simancas, de alabanza hacia su persona —lo he dicho al principio, lo tiene a gala y es así— por el acuerdo alcanzado para la reforma de la Ley de puertos. En 2013, en el debate presupuestario, le decía que esa era la línea. Usted le contestaba —por no entrar en muchos detalles— que sí, que esa era la línea que había que seguir. Pues bien, cuatro años después nos encontramos con un conflicto que no sabemos cómo va a terminar y que puede, como ha dicho Sergio Pascual, portavoz de Podemos, trastocar absolutamente la cuenta de resultados, puesto que unas veces se habla de 100 millones y otras de 500 millones. Lo que sea, va a afectar, porque el mundo marítimo es globalizado y tiene mucha inestabilidad, que la hemos vivido más que nadie —y quiero terminar con esto— en el puerto de Algeciras, mi ciudad, al que usted ha hecho referencia señalando un dato fundamental, y es que de los 506 millones de toneladas de mercancías en ese puerto se ha movido el 20,2%, más de 100 millones de toneladas.

El ministro de Fomento ni siquiera ha ido para conmemorar lo que ha sido un hito histórico, que ha sido el primer puerto de España que supera los 100 millones de toneladas. Nos hubiera gustado mucho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 115

que en lugar de por el conflicto de la estiba el ministro hubiera ido con la presidenta de la Junta de Andalucía y hubiera sacado pecho, porque es un orgullo para el sistema portuario español, ya que supone el 20% del movimiento de mercancías.

No sé si cree que eso es compatible —termino— con lo que le quiero reclamar, que es la necesaria conectividad, que es la gran asignatura pendiente de nuestro puerto, y que usted ha reconocido en numerosas comparecencias aquí, porque yo mismo lo he leído. El 3 de octubre de 2013 usted decía que había que luchar por que nuestro sistema portuario tuviera una mejor conectividad e interconexión ferroviaria. ¿Cree usted que el puerto de Algeciras, que mueve el 20,2% de las mercancías, puede tener asignados en los Presupuestos Generales del Estado 20 millones de euros, cuando necesita una inversión de 1.178 millones? ¿Cree usted que es justo que el primer puerto de España en seis presupuestos consecutivos tenga cero euros de ejecución presupuestaria, según respuesta parlamentaria al diputado que le habla? Creo que usted en su justa medida hace lo que puede, incluso hasta más que no sabemos, pero le pido, como alto cargo del ministerio, que dé una solución.

Ayer me tuve que quedar, ya que la sociedad me lo pidió expresamente, porque se va a convocar lo que yo creo que va a ser la primera y única manifestación en toda España contra el Gobierno por consignar unas cifras raquíticas, 20 millones, después de seis años de ejecución presupuestaria cero. No es solo eso, sino que de los fondos Feder se han tenido que devolver 2,8 millones correspondientes al periodo 2013-2015, pero lo que es más grave es que del periodo 2015-2020 hay consignados 158,9 millones en los fondos Feder que se pueden perder si no se avanza en la obra de la Almoraima, de 2013, que se paralizó, cuando usted la había anunciado aquí. Han pasado cuatro años y no hemos visto a ningún dirigente del Partido Popular ni siquiera haciéndose una foto en la inauguración, porque desgraciadamente no ha habido inauguración, y estamos fritos porque la haya. El primer puerto de España necesitaría sesenta y tres años para la obra fundamental para competir, no ya en el sistema portuario, sino a 14 kilómetros, contra Tánger Med, que no para de crecer, y usted lo sabe. Quizá sobra que le diga esto, pero tengo la obligación de hacerlo como diputado de la zona, después del conflicto de la estiba que hemos sufrido más que nadie, en todos los sentidos, político y de todo orden. Le hago un llamamiento al diálogo, que sé que se está intentando, para que de verdad, con responsabilidad, apoyemos todas esas necesarias reformas, porque no se trata solo del cumplimiento de una sentencia, sino que hay que seguir impulsando las líneas básicas que pactamos, ya que tuvimos, no la desgracia, porque la justicia es así, el fallo del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que nos reformó tres artículos. Repito que el día 18 de mayo se va a convocar una gran manifestación de miles de personas de toda Andalucía, porque no se puede permitir —y lo sabe también Sergio Pascual, que ha estado allí de visita varias veces— que se castigue al primer puerto de España de una manera injusta e inconcebible. ¿Cree lógico, señor Llorca, que después de seis años, la ejecución presupuestaria haya sido de cero euros? ¿Es razonable? Hablamos del primer puerto de España. ¿Es eso lo que se quiere para nuestro sistema portuario español? Y no hablo del último, que lo conozco también. Le pido, dentro de sus posibilidades —y sé que hace lo que puede—, como representante del Gobierno, que le diga al ministro que está muy bien apoyar el puerto de Sines, en Portugal, porque somos un mundo global y estamos en la Unión Europea, pero que lo que ofrece para el puerto de Sines en Portugal, competidor directo del sistema portuario español y del puerto de Algeciras, lo haga también, porque no lo ha hecho, con el primer puerto —con el que usted saca pecho hoy, y yo lo aplaudo—, que es el de Algeciras.

Vamos a poner las cosas en su sitio. Están muy bien los números que nos trae, que yo los aplaudo, mi grupo los apoya, y nuestro portavoz, cada vez que puede, nos traslada que hay que trabajar codo con codo en un ámbito tan importante como es el sistema portuario español por las exportaciones, las importaciones, el empleo, etcétera. Le pido por favor que no nos maltraten, pero no sé cómo se explica el hecho de invertir cero euros en seis años en el primer puerto de España para que tenga una conexión ferroviaria. Puedo poner ejemplos de otras zonas, y me alegro muchísimo, y no miro a ningún sitio (**Risas**).

Señor Llorca, termino dándole las gracias por sus palabras y por su intervención, que me ha parecido muy correcta, pero le pido por favor que, en la medida de lo posible, se corrija este problema colaborando, que es lo que queremos hacer desde el Partido Socialista, y buscando una salida, que ojalá se produzca pronto y bien, negociada, no impuesta, al conflicto de la estiba, que es fundamental para el crecimiento del sistema portuario español.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor De la Encina.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 116

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor Llorca, por su intervención.

Después de haber asistido a los siete minutos de intervención del portavoz socialista, los siete minutos más largos de la historia, no me sustraigo a pedirle un par de aclaraciones. He escuchado lo de la congelación y los recortes salariales que ha habido en los puertos en los últimos años. El de Algeciras es un gran puerto, como el de Barcelona, como el de Valencia, como el de Castellón, como el de Alicante, como las 28 autoridades portuarias y los 42 puertos de los que disfruta el tercer país de la Unión Europea en movimiento de contenedores, que debería ser el primero por su posición estratégica. Esa congelación ha llevado a que el crecimiento salarial en el puerto de Valencia sea de un 32% desde que estalló la crisis; hasta el 31 de diciembre de 2015 ha seguido subiendo. Por si le interesa a alguien, aunque me consta que el señor De la Encina conoce bien las nóminas de los trabajadores, voy a decir las nóminas: 7.700 euros mensuales es el salario medio de un trabajador en el puerto de Valencia; 7.100 euros mensuales como media —datos remitido por ellos mismos, es la media del último semestre— en el puerto de Algeciras; y 5.200 euros mensuales en el puerto de Barcelona. Estoy hablando de salarios mensuales, es decir, de retribuciones brutas mensuales. No digo que ninguna de ellas no sea merecida, pero después de haber escuchado los padecimientos y los recortes que sufren, me resulta al menos llamativo.

Al igual que me resulta llamativo haber escuchado el tema del caos —como decía otro portavoz— que se ha generado en los puertos. ¿Se ha generado caos en los puertos sin que nadie declare la huelga? Pues habrá que reprochárselo a quien haya originado el caos y a aquellos que, cuando aquí se presentó por parte del Gobierno un texto en cumplimiento de la sentencia, dijeron que no. ¿Y cuál es su alternativa? Pues es la multa. Me gustaría preguntarle al señor compareciente: ¿Conoce algún texto alternativo? Porque la capacidad legislativa, además de tenerla el Gobierno, la tiene esta Cámara, es decir, también la tienen aquellos que dijeron que no, que todo estaba mal, pero jamás presentaron un papel, nunca escribieron un texto alternativo. Sabían que el real decreto recogía el cumplimiento estricto de una sentencia europea. A veinte metros de aquí en una sala contigua la comisaria europea de Transporte, doña Violeta Bulc, les dijo a todos que esperaba altura de miras.

Es cierto lo que dice sobre la pérdida de competitividad en el puerto de Algeciras. Yo no soy abogado, soy economista, pero recuerdo que estaba tipificado, señor Llorca, un delito por traición llamado de lesa patria para aquellos que causaban estragos económicos a su país. Lo que está sucediendo en Algeciras con el puerto de Tánger Med es un delito de lesa patria. Es decir, hace solo diez años enfrente de Algeciras, enfrente de Andalucía —que es la región con más paro de Europa a distancia de la segunda, de la región griega de Macedonia Occidental— se decidió en un lugar donde no había ningún puerto construir uno. Como dijo Violeta Bulc los puertos europeos pierden competitividad, pero España especialmente. Al cabo de dos años ese puerto que salió de la nada, duplicará en capacidad a Algeciras. La fábrica Renault fabrica 300.000 coches, pero podría estar fabricándolos en Andalucía, la región que después de cuarenta años de Gobierno socialistas tiene la mayor tasa de paro de Europa. Renault debería estar aquí y no allí, con docenas de miles de empleos. Ahora el señor De la Encina ha encontrado la clave y dice que se marchan de Algeciras y se establecen enfrente porque las conexiones ferroviarias son malas. Si las conexiones de Algeciras son malas, ¿cómo son las de Tánger Med, que no tiene? Si los 300.000 coches que hace Renault son para Europa, lo normal era que los fabricase en Europa. Pero no, los fabrican allí y los traen aquí.

Se van básicamente por varios motivos: el primero es la conectividad —es algo evidente—, y yo celebro los 1.400 millones presupuestados para mejorar la conectividad ferroviaria; el segundo, son las tasas, y yo me alegro de que las tasas vayan a menos en los puertos y en los aeropuertos porque van a bajar un 10% con el DORA; por último, está la competitividad, que nuestros puertos sean competitivos. ¿Qué quiere decir competitivos? Quiere decir lo que nadie ha dicho y todos saben: que nuestros costes son un 50% superior a los de nuestros socios europeos. No hablo de Tánger Med, que los multiplicamos por setecientos. Estoy hablando de los costes europeos: entre un 50% y un 20% menos de competitividad. Por eso se marchan. España es el tercer país, pero debería ser el primero, no por los 7.000 kilómetros que disfruta una península de costa, sino porque por ese estrecho pasan 100.000 barcos todos los años. Tiene delito que donde no había ningún puerto, con esa parsimonia que adorna al socialismo andaluz, sentados enfrente del puerto, hayan visto crecer un puerto alternativo que en dos años les va a duplicar en capacidad, que estén instalando las fábricas que ellos necesitan y que vengan aquí a quejarse a usted.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 117

Esto es lo que llamaríamos delito de lesa patria, sea la patria española, la patria andaluza o la patria de Algeciras, me da igual.

Ahí existe una condena. No lo digo yo porque me haya vuelto loco, además soy de un pueblo que no tiene mar y podría no saberlo, sino que una comisaria europea les ha dicho que se pongan las pilas, porque están condenados. Hay un monopolio laboral que obliga a que las mismas empresas que van a Algeciras se marchen a Tánger Med, porque no tienen libertad de contratación. No lo digo yo, tienen una condena. Escribansela en la frente. Estamos condenados y ustedes están en el no es no y en conseguir manejar esas manifestaciones y llevar pancartas muy bonitas. ¿Llevarán escrito en las pancartas que de doscientas regiones europeas somos la número doscientas en paro? Contra eso no protestan; claro, protestan por otras cosas. Ustedes conseguirán, a base de falta de competencia, si no son capaces de ayudarnos en esta reforma que los puertos necesitan, que haya muchas personas que les voten a ustedes en esos núcleos cerrados. Pero esos núcleos por ser tan cerrados propician que grandes superficies como Renault decidan instalarse enfrente de nosotros, por nuestra falta de competencia. Por tanto, me parece bien y celebro que haya bajada de tasas.

Del mismo modo, es indispensable que haya una mejor conectividad y es deseable que tengamos los mismos medios y la misma libertad para que cualquier trabajador español, sea hombre o mujer, señor De la Encina, pueda ser contratado en el puerto de Algeciras, en el puerto de Valencia, en el puerto de Barcelona o en el puerto de Vigo. Las empresas que carecen de libertad para contratar, tendrían que tener la misma libertad que cuando Felipe González Márquez firmó el Tratado de adhesión a la antigua CEE, que se cumpla y haya libertad. Eso sería lo razonable y, por tanto, España no sería el tercer país de Europa en movimiento de contenedores sino la primera nación del mundo. Si usted traslada una tienda de mi pueblo a la calle Princesa, el comerciante pensaría cuánta gente pasa por ahí. Pues hay 100.000 barcos que pasan por la puerta de Algeciras sin llamarlos y si no paran es porque los estamos expulsando. Luego habrá datos que son reales y ciertos, que son mérito de los estibadores del puerto y de los empresarios. Nosotros vamos creciendo pasito a pasito, de uno a uno, aritméticamente, pero hay otros vecinos que de repente —da igual que estén en Portugal que en Italia, en Grecia que en Marruecos— crecen geométricamente y quien no lo quiera ver es que está ciego.

Señor presidente de la Autoridad Portuaria de España, apelo a que se siga haciendo ese conjunto de reformas para que no nos impida perder la competitividad. Tal como sancionó aquí la propia comisaria europea, Europa pierde competitividad pero la situación de España es de grave riesgo. Solo hay que abrir los ojos y ver lo que está creciendo frente a nosotros, mientras que aquí nosotros nos dedicamos a coger la pancarta y a ayudar a que la región con más paro de Europa se manifieste contra ella misma. Digo yo que la autoridad portuaria y el puerto de Algeciras —el PSOE— algo habrán tenido en estos últimos cuarenta años.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.

Responde y cierra el debate el presidente del Ente Público Puertos del Estado, don José Llorca.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Gracias, presidente.

Voy a intentar responder a todas las preguntas que me han realizado con brevedad, por la hora en la que nos encontramos. En primer lugar, quiero responder al señor Martínez Oblanca de Foro Asturias. Usted sabe perfectamente que estamos por la labor de cumplir el pacto de Gobierno entre el Partido Popular y Foro, en lo que se refiere a la Autopista del Mar. Como sabe, la situación de la Autopista del Mar Gijón-Nantes hasta el año 2015 ha sido de un funcionamiento correcto respecto a su ocupación, un 70 % aproximadamente. Por tanto, este no ha sido el problema respecto al fracaso del convenio entre Francia y España para llevarlo adelante. Nosotros hemos estado muy descontentos desde el principio y lo hemos calificado —incluso la naviera— como cazasubvenciones, porque las subvenciones del marco de las Autopistas del Mar están pensadas para que arranquen, no para que cuando se acaben las subvenciones se cierren. A pesar de que nos está costando mucho con Francia hemos conseguido, por fin, poner una auditoría en marcha que puede dar lugar, incluso, al retorno de esa subvención, justamente por incumplimiento de las condiciones del convenio.

Dicho esto, desgraciadamente, también ha fracasado el segundo intento de poner en marcha, a través de subvenciones europeas de fondos CEF, la Autopista del Mar a través de Transporte Riva. Desgraciadamente, no ha sido posible tampoco ponerla en marcha por necesidades financieras del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 118

naviero, que el propio Principado de Asturias no ha considerado oportuno financiar por la baja solvencia, según el criterio del Principado respecto a Transporte Riva. También conoce que tuvimos una reunión tripartita entre Puertos del Estado, el Gobierno del Principado, representado por su consejera, y la alcaldesa de Gijón, justamente para de una forma concertada —sin tirarnos los trastos a la cabeza unos a otros y asignarnos culpabilidades— hacer un último intento serio de poner en marcha otra vez sobre la base de los elementos que tenemos en ese momento encima de la mesa y que son positivos para favorecer las Autopistas del Mar.

Me refiero a la nueva convocatoria de fondos CEF, a través de un mecanismo *blending* donde se une la subvención con el Plan Juncker, y por tanto con créditos a bajo coste, con un objetivo fundamental por parte de la Comisión como son las mejoras ambientales de los barcos y fundamentalmente reconvertir los buques al gas para que puedan producir menos emisiones. Este mecanismo puede dar resultado y Puertos del Estado se ha comprometido, y lo ha hecho, a contratar una asistencia técnica que evalúe en este momento, con más de quince navieras de todo el mundo, este mecanismo para que haya interés y podamos el 14 de julio, que es el día que se cierra la convocatoria CEF, mecanismo *blending* con el Plan Juncker, poner en marcha los mecanismos que permitan obtener una subvención europea para poner en marcha nuevamente esa línea. Es muy difícil en este momento tener ayudas de Estado, que los Estados puedan poner encima de la mesa subvenciones directas a una naviera. Por tanto, hay que utilizar los mecanismos europeos que nos dan de subvenciones y del Plan Juncker para poder ponerla en marcha.

Quiero señalarle que es nuestro objetivo fundamental, nosotros creemos en las Autopistas del Mar. En ese sentido, como sabe su señoría, estamos liderando un proyecto europeo para poner en marcha el ecobono. Nosotros consideramos que la subvención a la naviera no ha dado resultado y, por tanto, creemos que hay que subvencionar no a la oferta sino a la demanda, a través de un mecanismo de econobono, que también estamos estudiando. La idea sería en el caso de la Autopista del Mar Gijón-Nantes aprovechar el fondo CEF, que en este momento no puede aplicar Transporte Riva, y ponerlo al servicio de la nueva naviera para que pudiera continuar con subvención y con financiación blanda por parte del Plan Juncker. Es decir, se trata de aprovechar todos los fondos que tenemos en este momento asignados a esa Autopista del Mar para que una naviera sería pudiera ponerla en marcha. Estamos comprometidos con este tema y esté seguro de que vamos a trabajar para que la Autopista del Mar se ponga en marcha.

Referente al puerto de El Musel la situación es muy complicada, debido fundamentalmente a los sobrecostes de la obra y no solo a esto, sino a los riesgos reales a que los fondos de cohesión asignados a ese puerto, que ascienden globalmente a casi 250 millones de euros, puedan ser retirados en función de cómo el proceso judicial avance en la Audiencia Nacional por los sobrecostes y quién pueda ser culpable o no de ese tema. Nosotros estamos muy preocupados porque en función del resultado judicial que haya, seguramente la Unión Europea tomará decisiones respecto a reclamar los fondos asignados. En cualquier caso, tengo que decir que el Gobierno no va a dejar abandonado al puerto de El Musel. No es concebible que aunque la Unión Europea solicitara la devolución de fondos, el puerto de El Musel tuviera que cerrarse. Estoy seguro de que encontraremos mecanismos, si desafortunadamente eso se pudiera producir en función de los resultados judiciales, para que el puerto de El Musel pueda seguir funcionando en las mejores condiciones. En ese sentido, hemos trabajado por la autoridad portuaria para refinanciar la deuda con el Banco Europeo y acabamos de llegar a un acuerdo —eso lo digo aquí, quizá su señoría no lo sepa aún— de refinanciación de la deuda que tiene El Musel con Puertos del Estado, de forma que le permite estar en mejores condiciones alargando los plazos de amortización, siempre y cuando, como no puede ser de otra forma, haya equivalencia financiera del nuevo modelo de financiación. Eso representará menores amortizaciones de deuda en los años iniciales cuando los tráficos vayan creciendo, justamente crecimientos de deuda, con una equivalencia financiera global.

También estamos trabajando en un ámbito interesante, que es la negociación en Europa del Reglamento de exención por categorías sobre lo que puede ser ayuda de Estado o no a los puertos. En ese sentido, estamos trabajando también para que en su caso las contribuciones presupuestarias a los puertos para estructuras de abrigo pudieran ser cubiertas por los ámbitos presupuestarios. Es decir, que tenemos que trabajar en varios frentes, en los frentes reglamentarios en el ámbito de la Unión Europea y también en otros frentes —sin saber cómo va a resolverse el tema judicial— para que la autoridad portuaria pueda llevar hacia delante sin problemas financieros sus funciones, como no puede ser de otra forma. De todas maneras, hay que ponerse a disposición de las autoridades judiciales. Es decir, si alguien ha hecho algo ahí en ese puerto, tendrá que pagar sus culpas. Si alguien ha hecho algo y eso va a tener

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 119

repercusión respecto a la restitución de fondos europeos a Europa, sería una actividad enormemente desgraciada. Lógicamente todos estamos colaborando con la justicia y vamos dando toda la información que nos solicitan los tribunales. Esta Administración no tiene prácticamente ninguna responsabilidad en este tema porque todo se produjo en un momento en que el Gobierno del Partido Popular no tenía ninguna responsabilidad ni en Puertos del Estado ni en el Principado respecto a este asunto. Por tanto, nosotros intentamos que los temas judiciales se resuelvan de forma beneficiosa para que no haya que restituir los fondos o bien buscaremos alternativas para que eso no se produzca.

En cuanto a los enlaces por carretera estoy de acuerdo absolutamente de acuerdo con su señoría. Los puertos tienen que tener —lo repetiré en cada una de las intervenciones— las mejores conexiones viarias y ferroviarias. Es un elemento fundamental de la competitividad de los puertos en este momento y, por tanto, Jove tiene que llevarse adelante. Para el enlace por Jove este año —así lo he visto— hay una asignación presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado de la Dirección General de Carreteras. Desgraciadamente, el convenio firmado hace ya muchos años no se puede llevar adelante en los términos en que está firmado, justamente por la situación económica de la Autoridad Portuaria de Gijón, porque no es capaz de contribuir al 50% de la financiación del acceso por Jove. Sin embargo, la Dirección General de Carreteras ya ha tomado el compromiso de llevarla adelante. En este sentido, le manifiesto a su señoría que se está redactando el proyecto. El compromiso del puerto de Gijón es redactar el proyecto, como era el convenio y tengo que decir que la adaptación del convenio, justamente por la situación financiera de Gijón, ha sido aprobada por el resto de presidentes y por esta Presidencia, para que sea el Fondo de compensación portuaria —este fondo de solidaridad que tenemos los puertos— quien cubra las necesidades de adaptación del enlace de carretera por Jove a cargo de ese fondo.

Respecto a Avilés quiero decirles —quizás haya alguien que no conoce exactamente la legislación portuaria— que las inversiones de los puertos se pactan entre Puertos del Estado y la autoridad portuaria. Quizás este sea un modelo atípico en el Estado, porque los gestores de cada uno de los puertos son del color político de la comunidad autónoma y, por tanto, esta Presidencia tiene ya mucha práctica en hablar con los nacionalistas catalanes, con los vascos, con los socialistas, con los nacionalistas canarios y, por supuesto, con el Partido Popular. Afortunadamente, pactamos los planes de empresa y, por tanto, hay una gestión compartida estratégica de un marco de Ley de puertos que hace mucho tiempo que funciona. Yo siempre repito —esa es mi idea— que quizás si el legislador hubiera escrito algo para que no funcionara, hubiera escrito esta Ley de puertos. Sin embargo, afortunadamente la Ley de puertos funciona en un ámbito de absoluta lealtad institucional. A veces tenemos nuestros conflictos, como no puede ser de otra forma, pero aunque somos gestores con diferentes ideologías y responsabilidad política todos tenemos ideas comunes para trabajar por el sistema. Por tanto, en el caso de Avilés tenemos una asignación presupuestaria para este año, si no recuerdo mal, de unos 7 millones de euros dirigidas a dos aspectos muy fundamentales que ya ha citado: en primer lugar, la conectividad ferroviaria por la margen derecha del puerto de Avilés, fundamental para poner en valor los muelles Valliniello, y en segundo lugar, algo muy importante que he esbozado en mi intervención que es convertir a los puertos en puertos inteligentes. La mayor inversión que tiene Avilés para el próximo año son 1.500.000 euros, justamente para empezar a desarrollar todo el mecanismo de gestión inteligente del puerto por Community System a efectos de ventanilla única administrativa. Ese va a ser un futuro en el que los próximos años habrá que consignar, sin duda, cantidades importantes de dinero. Con esto creo que he contestado a su pregunta.

El señor Navarro, del Grupo Ciudadanos, me ha preguntado por cómo se gestiona el Fondo de accesibilidad. Es un fondo de gestión complicada porque para aprobar los proyectos necesita dos tercios de los votos de los presidentes de los puertos. Con este marco político de responsabilidades políticas diferentes no es fácil a veces conseguir dos tercios de votos. Señoría, le manifiesto que lo hacemos por unanimidad. A pesar de que los puertos compiten entre sí, tienen marcos de solidaridad común y todos son conscientes de que todos tienen que tener buena conectividad viaria y ferroviaria. A veces hay que convencer más a un puerto que a otro, justamente porque mira a su puerto vecino y piensa que si ellos tienen mejor conectividad puede ser que mantengan mejores condiciones competitivas. Yo creo que hablando se entiende la gente y, por tanto, tenemos un mecanismo de priorizar que exige que al comité de presidentes se le presente un análisis coste beneficio, que esa actuación es sostenible financieramente. A pesar de que no siempre es fácil justificar los análisis costes beneficio en el ferrocarril —hay que decirlo—, sí que se hace un ejercicio para que todas las priorizaciones tengan el marco de análisis coste beneficio y que la situación financiera de la autoridad portuaria permita la devolución, en su caso, de los préstamos recibidos con cargo al fondo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 120

Hay algo muy importante que funciona en el fondo, que quizás no sea conocido por sus señorías. El fondo representa que la autoridad portuaria tiene que poner hasta el 50 % de sus beneficios en un fondo de préstamo para que no se altere la competitividad de los puertos, pero ese no es el objetivo fundamental del fondo. El objetivo fundamental es que cada puerto asuma su propia conectividad y el reglamento del fondo prevé que si un puerto asume su conectividad puede descontarse esos mecanismos y su aportación al fondo. Esto ha generado que todos los puertos en este momento hayan hecho una apuesta decidida por mejorar su conectividad, que en un momento de consolidación fiscal y con la deuda de ADIF, con una situación saneada financieramente por parte de los puertos y con un tema que incide fundamentalmente en su competitividad haya dado lugar a que independientemente de que sea un puerto pequeño, grande o mediano, cada uno a su nivel, esté apostando decididamente por la conectividad. Hay puertos pequeños como Marín que mueve algo más de dos millones de toneladas, que han apostado a través del fondo por reforzar un puente metálico para que las cargas por eje del ferrocarril sean mayores y, por tanto, las bobinas que se transportan en este puerto puedan pasar.

Ahora le explico cómo priorizamos. Primero, porque se necesita un acuerdo de dos tercios. ¿Por qué dos tercios? Para que los puertos contribuyentes respecto a los puertos receptores no tengan ninguna mayoría tanto para decidir cuál es la aportación al Fondo del préstamo como para recibir los fondos. Por eso, el reglamento recogió esa mayoría de dos tercios, después de un pacto importante con algunas comunidades autónomas, que en principio no veían razonablemente bien —hablo de Cataluña— el tema del Fondo de accesibilidad. Después se ha visto, desde mi punto de vista y yo creo que el de todos, que ha sido un fondo absolutamente bien recibido y en gran medida ejemplo por parte de la Unión Europea hacia otros puertos europeos. Este fondo es uno de los primeros proyectos que está incluido en el Plan Juncker con una asignación de fondos de 115 millones de euros. En cada sesión de la Unión Europea en la que hay una ejemplarización o una publicidad respecto a lo que representa el Plan Juncker, siempre está el Fondo de accesibilidad como un ejemplo a seguir.

En cuanto a las autopistas marítimas nosotros creemos en ellas, pero las creemos en condiciones de mercado. No creemos que las subvenciones a las navieras puedan alterar las condiciones de competencia. El Mediterráneo funciona muy bien y en el Atlántico, por las condiciones de demanda, hay que proceder a otorgar aún ayudas. En el Mediterráneo hay navieras como Grimaldi o Grandi Navi Veloci con una tradición de intercambios en Autopistas del Mar muy consolidados y, por supuesto, también con el norte de África.

Respecto al ecobono creo que es algo necesario, porque significa favorecer a los transportistas terrestres para que no vean al barco como una amenaza y que esa ayuda les permita trasladar mercancías vía marítima. Nosotros creemos en el transporte no acompañado, es decir, sin tractora. Creemos que el futuro en el transporte terrestre va a ser que las tractoras se muevan en su territorio, bien a través de las autopistas ferroviarias o bien de las autopistas marítimas, que el semiremolque viaje al margen de ellas.

En cuanto a los corredores —somos partidarios de ellos y lo hemos demostrado con el propio fondo— creemos que todos los puertos deben estar conectados con ancho europeo, tanto en la parte interior como en la parte de las redes troncales y de los accesos de última milla porque el futuro del ferrocarril de España pasa por la interoperabilidad. Es decir, estamos muy bien situados para captar tráficos de origen con destino Europa, pero para ello el ferrocarril tiene que ser interoperable en todos los aspectos y, por tanto, nosotros creemos que a pesar de que la fase de transición puede ser complicada en algunos lugares, el futuro del ferrocarril está en el ancho UIC y en la interoperabilidad. Por tanto, los corredores deben completarse en todos sus aspectos. Luego tendré ocasión de hablar de Bobadilla-Algeciras.

El señor De la Encina sabe perfectamente que coincido con él, ya que es un tema prioritario para el futuro de los puertos, y particularmente el puerto de Algeciras. Estoy seguro de que como ha señalado el presidente de ADIF estamos en condiciones de hacer una programación seria que permita el aprovechamiento de los fondos europeos y que permita avanzar de una forma seria en esa línea.

En el caso valenciano hemos apostado también por los accesos a los puertos, Sagunto en particular. Nosotros creemos en la potenciación, sin lugar dudas, de la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, la conexión atlántico— mediterráneo y no solo en los corredores prioritarios para la Unión Europea, sino en algunos corredores transversales que son imprescindibles para nuestros puertos. Coincido con el representante de Foro Asturias, respecto a que en las redes transeuropeas el corner noroeste español está un poco abandonado y hay que trabajar cuando se modifiquen las redes transeuropeas, para que la parte noroeste española esté también perfectamente alineada en ese ámbito.

El señor Pascual ha dicho que la ejecución reducida resta credibilidad. A veces no son fáciles las infraestructuras. Como sabrá, teníamos programado —usted lo ha señalado— el dragado de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 121

profundización de Sevilla. Sin embargo, las condiciones fijadas por la declaración de impacto ambiental, la opinión de la comisión de expertos, el posicionamiento de la Unesco, etcétera, han hecho imposible que una obra como esa se pueda llevar adelante en los términos en que estaba proyectada y, por tanto, la hemos sacado de programación. Aunque muchas veces se programen infraestructuras, existen elementos medioambientales que impiden que las obras se puedan llevar adelante porque tienen una tramitación obligada. Sin asignación presupuestaria no lo podríamos llevar adelante, aunque se desbloqueasen todo este tipo de inconvenientes. Asimismo, tengo que decirle que somos un ejemplo de la curva de contratación y de cuáles son nuestros criterios. Nosotros no tenemos obras paradas, afortunadamente, ni tenemos modificados en esta etapa abundantes, pero tal y como están las condiciones de mercado y las obras que se llevan adelante la media de bajas es del 30 a 35%. Por tanto, aunque programemos 800 millones, igual el 30% se nos va en bajas de construcción. Por tanto, muchos de esos incumplimientos presupuestarios son bajas de construcción, hay que tenerlo también en cuenta. Tenemos que programar en función de los presupuestos de licitación, pero los presupuestos de adjudicación son absolutamente otros y ese es un elemento que hay que tener en cuenta. Sería un éxito el 65% o el 70% de ejecución, porque prácticamente estaría en los límites de ejecución total en este momento.

Los ingresos no son un 20% menos, justamente son mayores. Hemos pasado de cerrar el año 2016 con 1.040 millones a programar 1.080 millones, lo que pasa es que crecen menos que los tráfico. ¿Por qué? Porque aumentamos el nivel de bonificaciones, hemos pasado a un 11% más de bonificaciones comerciales, de 99 millones de euros a 110 millones de euros y a un aumento por reducción de los coeficientes correctores de las tasas de cada uno de los puertos, en 5,3 millones más. Por tanto, los ingresos aumentan y las cifras son muy claras en el sistema, están ahí consolidadas. Los ingresos están entre 1.000 y 1.100 millones de euros, un Ebitda de aproximadamente 600 millones, con una generación de recursos de 550 millones de euros y con unos beneficios de 200 millones de euros. Y eso es lo que nos permite movernos ahí. La rentabilidad de los puertos en el año 2016 estuvo prácticamente muy cercana al límite del 2,5 que marca como objetivo la ley, es decir, al dos y pico, por lo tanto, estamos en condiciones de proseguir, sin lugar a dudas, con la bajada de tasas, manteniendo los ingresos, manteniendo el Ebitda, manteniendo la generación de recursos. Léalo usted bien en ese sentido porque no hay una reducción de ingresos en los puertos.

Respecto al convenio colectivo estoy de acuerdo con usted en que es una asignatura pendiente y para mí es uno de los elementos fundamentales de esta legislatura. Estamos en contacto con los sindicatos y cuando acabe el problema de la estiba y hayamos sido capaces de llevar la reforma adelante, estoy convencido de que el próximo reto para todos es el convenio colectivo. Para ello estamos trabajando con los sindicatos, fundamentalmente con UGT y Comisiones Obreras que son los mayoritarios. Tenemos algunas ideas comunes al respecto, y yo estoy convencido de que los trabajadores portuarios deben tener mejores dotaciones, lo cual significa que también tienen que cumplir elementos formativos o de capacitación que cada vez son más exigibles. Por ejemplo, no sé si lo saben sus señorías, pero cada autoridad portuaria es ADIF en su territorio y, por tanto, empezamos a tener necesidades de profesionales ferroviarios. En puertos como Sevilla ya operamos como si fuéramos ADIF en las terminales. Ese es nuestro objetivo y, por tanto, necesitamos profesionales que sepan de seguridad ferroviaria. Ese es el camino que vamos a seguir justamente para asociar nuevos niveles salariales a nuevas capacitaciones, de tal forma que podamos respetar los criterios del sector público y a la vez conseguir que los trabajadores portuarios tengan mejores condiciones. En este sentido permítanme aportar un elemento no diré jocoso porque no lo es, pero sí para que lo tengamos en cuenta, y es que básicamente los trabajadores de la estiba de la Sagep y los trabajadores portuarios están alrededor del mismo número, por simplificar aproximadamente 5.600 trabajadores. Como pueden ver, los costes salariales de los 5.600 trabajadores portuarios son 275 millones de euros, los costes de los 5.600 trabajadores de la estiba son el doble, más de 500 millones de euros. Los costes globales de la estiba en España, contando trabajadores eventuales y ETT, son 900 millones euros. Si los comparamos con los costes de los trabajadores portuarios es evidente que estamos en un ámbito de trabajo conjunto desde mi punto de vista discriminatorio y, por lo tanto, hay que introducir elementos importantes para favorecer que los trabajadores portuarios tengan buenas condiciones salariales. Yo no quiero hacer comparaciones pero las reducciones salariales de los trabajadores portuarios se produjeron durante un Gobierno socialista. Ya sé que no vamos a entrar en eso, pero se produjo un elemento añadido, y es que se salvó a los trabajadores de AENA, de ADIF y de Renfe y no he entendido nunca por qué el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero no salvó a los profesionales de los puertos. No sé si mi antecesor no luchó o lo que fuera pero, desgraciadamente, tenemos un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 122

elemento discriminatorio que los sindicatos lógicamente ponen encima de la mesa de forma continúa porque justamente en el ámbito del transporte se salvó de la reducción del 5% a todos menos a los trabajadores portuarios. Es manifiestamente injusto y le garantizo que vamos a trabajar, por supuesto, con el Ministerio de Hacienda tanto en la parte de costes de personal como de Función pública para conseguir un convenio colectivo que represente la situación de los trabajadores portuarios en un grupo empresarial que tiene 200 millones de euros de beneficio. Para mí, como saben los sindicatos, es uno de los objetivos principales de esta legislatura.

Por otra parte, creo que no corresponde hablar aquí de la reforma de la estiba. Quizás lo que le puedo decir es que entendemos que no va a tener repercusiones presupuestarias. ¿Por qué? Porque como estamos convencidos de que los trabajadores y los empresarios van a llegar a acuerdos de subrogación, por lo tanto, no va a haber ninguna contribución presupuestaria por parte de Puertos del Estado a este mecanismo. Nosotros en un ejercicio de prudencia, en primer lugar porque no está aprobada la reforma, no hemos incluido ninguna previsión presupuestaria respecto a la estiba. Ya le digo que nosotros confiamos en que empresarios y trabajadores lleguen a un acuerdo respecto a la subrogación en la línea, como ha dicho el señor ministro, del mediador que es una buena medida en este sentido, con voluntad de que en un real decreto se pueda plasmar la mediación. Por tanto, yo apunto que habrá muy pocas repercusiones presupuestarias para los puertos. También han hablado de caos, y yo tampoco he visto mucho caos en el tema de la estiba. Desgraciadamente ha afectado a unos puertos más que a otros, fundamentalmente a dos puertos, pero otro ha hecho el agosto. Es decir, Barcelona ha aumentado el 50% con el mismo sindicato y con las mismas condiciones. Castellón ha aumentado el 23%, Málaga el 500%, en el período de febrero donde había bajas de productividad ha pasado de 2.000 TEUs a 12.000 TEUs, son cantidades pequeñas. Esto significa que los tráficos se han reacomodado y, afortunadamente, entre los puertos de España, excepto para el puerto de Algeciras en el que el tránsito es mucho más volátil. Digamos que el gran sufridor de esa situación en este momento es Algeciras, cuando es un puerto en el que se ha garantizado la subrogación total de los trabajadores. Por tanto, no tiene explicación si no es porque se trata justamente de un puerto en el que los tráficos son muy volátiles y el tránsito es muy volátil, se reacomodan las líneas y se puede prestar en cualquier sitio, y esos son los tráficos fundamentales de Algeciras. Vemos en marzo que los tráficos se están recuperando, por supuesto en Valencia, y les está costando recuperarse mucho más en Algeciras porque la reprogramación de líneas es más lenta. Globalmente en el primer trimestre del año en los puertos españoles se ha crecido a más del 2% y también en número de TEUs. Y se habrán perdido 60.000 TEUs que son fundamentalmente de tránsito, que como se cuenta por dos en el fondo son 30.000 TEUs. Saben que en Algeciras los tránsitos se cuentan el que entra y el que sale, aunque sea el mismo, pero así es como funciona la estadística. El norte de España ni lo ha notado, no ha notado absolutamente nada. Creo simplemente que algunos puertos han tenido problemas con bajos rendimientos y eso ha generado esta situación. La inversión privada sí que se puede resentir. Lógicamente el capital es asustadizo ante la inestabilidad y, por tanto, sí puede tener efectos. Creo que todo el mundo en este momento está esperando a ver cuál es la reforma. Como saben, Algeciras ha pospuesto hasta mayo el concurso para la terminal de contenedores de Isla Verde. Todo el mundo está esperando a ver qué pasa y en qué condiciones queda finalmente la reforma para que la inversión pueda seguir. Yo confío en un acuerdo entre la patronal y los sindicatos. **(El señor Pascual Peña: Ya han llegado a un acuerdo)**. No, lo que no se puede hacer es llegar a un acuerdo pagando un tercero. Ustedes me lo tienen que reconocer, es decir, yo llego a un acuerdo para que usted lo pague. No creo que sea justo bajo ningún concepto que los empresarios pidan que los costes salariales... **(El señor Pascual Peña: Fue el Gobierno el que puso dinero encima de la mesa)**. No, no.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, no abran debates, está contestando el señor Llorca.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Es decir, nuestra valoración es que los costes que pide la patronal respecto a la comparación de salarios son 2.400 millones de euros. Haga usted números, se los puedo dar yo, no tengo ningún problema y le convenceré absolutamente con toda seguridad. Lo que no puede ser es que dos pacten una cosa para que pague un tercero. Lo demás es el acuerdo de mediación y, por tanto, yo estoy convencido de que habrá sensatez por parte de todos y, por supuesto, de los grupos políticos. Como ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en materia de puertos debemos pactar las cosas. Es decir, creo que lo que hicimos con la ley del año 2010 fue un ejercicio de responsabilidad por parte de todos que nos dará estabilidad en el sistema portuario. Y tendríamos que ser capaces de pactarlo desde la objetividad y no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 123

utilizarlo como elemento de arma política. Yo se lo digo a los presidentes de los puertos, sean del color que sean; juguemos a la lealtad institucional y seguro que nos irá bien. Yo estoy convencido de que el acuerdo está cerca, soy optimista, y tanto la patronal como los sindicatos harán ejercicios de responsabilidad para sacar adelante un asunto al que nos obliga un tribunal y, por tanto, hemos de cumplirlo en los estrictos términos que señala la Unión Europea. Y los juristas de la Unión Europea dicen que la subrogación por ley no es posible, el reglamento europeo lo dice en algunos casos, pero lo que no se puede hacer es estar en misa y replicando. Es decir, el reglamento europeo aparta todos los temas de estiba y pasajeros y se quedan fuera y, por tanto, no se puede reclamar que para algunas cosas funcione el reglamento europeo y para otras no. En cualquier caso, son los legisladores los que tienen que señalar si es posible o no. De todas formas estoy convencido de que lo importante es llegar a un acuerdo de cumplimiento de la sentencia no solamente por las consecuencias en la competitividad de los puertos, sino también por las multas y el prestigio español en el ámbito de la Unión Europea que estaría en cuestión.

Me preguntan cómo se planifica, y le diré que se planifica duramente. Es decir, planificamos conjuntamente con los puertos, como digo de colores políticos diferentes, y pensando básicamente en algo que luego señalaré en la contestación al señor de la Encina, lo que no podemos hacer es seguir con unos volúmenes de inversión grandes. ¿Por qué? Porque tenemos sobrecapacidad en este momento, las obras que se han hecho nos permiten mover 1.000 millones de toneladas, el año pasado movimos 509 toneladas y, por tanto, es un elemento que condiciona la competitividad y los costes de los puertos conseguir un ritmo inversor que no es necesario en los siguientes años. Tenemos capacidad suficiente y la legislación nos permite que la iniciativa privada, en función de sus necesidades, pueda invertir masivamente en los puertos. Tenemos prevista una inversión para el año que viene de la iniciativa privada prácticamente de 1.000 millones, para construir naves, silos para coches, incluso muelles que es el futuro que nosotros vemos para no tener necesidades presupuestarias y podamos seguir bajando los costes de los puertos. El sobredimensionamiento es un mal del sistema portuario español pero a la vez es una apuesta de futuro. Hemos invertido en capacidad y creo que hemos hecho bien porque capacidad en España significa fundamentalmente hacer diques, no hacer muelles, y los diques se hacen para cincuenta años. Por tanto, tenemos los puertos preparados para que la demanda pueda crecer sin problemas. Yo no soy contrario a las inversiones que hemos hecho, pero sí pienso que debemos seguir una senda de no generar nuevas infraestructuras de capacidad.

Quiero contestar al señor de la Encina al que agradezco, porque no puede ser de otra forma, que su grupo parlamentario comparta la filosofía de gestión porque la ley la elaboramos entre el Partido Popular y el Partido Socialista. Quizá fue la única ley que se pactó en los Gobiernos del señor Rodríguez Zapatero. Creo que podíamos haber dado un paso hacia delante para ajustarnos con la reforma de la estiba a los requerimientos de la Unión Europea; no fuimos capaces aunque lo intentamos y usted lo sabe y, por tanto, debemos hacer un esfuerzo también en el ámbito de la estiba. Tengo que decir que, salvo algún presidente que usted conoce bien, me siento apoyado por todos los presidentes de la órbita socialista. Lo digo claramente porque es así, por lo menos a mí me lo dicen y no sé si se lo dicen a ustedes, aunque también se lo dicen, lo saben ustedes bien, quizás no uno del sur pero ese es otro tema. Por tanto, lo que pienso de la sobreinversión es que tenemos los puertos hechos y hay que apostar por la conectividad terrestre.

En cuanto al puerto de Algeciras, evidentemente es una asignatura pendiente. Yo no creo que movilizar a las masas, si es que se movilizan, sirva para presionar en estos aspectos. Considero que hay una conciencia social en los grupos políticos, en Campo de Gibraltar y en todos los sitios de que hay que avanzar. Como ha dicho el presidente de ADIF, había muchas actuaciones paradas. Yo he conseguido que el puerto de Algeciras aporte 17 millones de euros para estos años. Creo que tenemos que colaborar todos y estoy convencido de que con los mecanismos financieros que tenemos, con buenos proyectos y sin problemas de bajas y modificados, etcétera, vamos a ser capaces de poner en órbita absolutamente la línea de Algeciras-Bobadilla. En fechas próximas se va a desbloquear, si no se ha desbloqueado, la renovación del tramo San Pablo-Almoraima y, por tanto, al final acabaremos teniendo una línea electrificada, en buenas condiciones, con apartaderos al servicio del primer puerto del país que, como usted dice, creo que es muy importante. Las inversiones generan empleo pero la sobrecapacidad genera desempleo. Entonces la necesidad de equilibrio aquí es evidente y no hace falta que diga más cosas.

Respecto a los trabajadores ya he dicho que tienen derecho a un nuevo convenio colectivo. Vamos a trabajar sobre ello con lealtad con los sindicatos, ellos lo saben. Tenemos que cambiar de alguna forma las condiciones y buscar un mecanismo que permita compatibilizar las exigencias del sector público, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 124

nos afectan a todos, con nuevas necesidades de capacitación en los puertos que nos permitan aumentos salariales sobre nuevas funciones. Esa es la idea en la que estamos trabajando. Y respecto al horizonte tenemos prorrogado el convenio colectivo para el año 2017 y, por tanto, el 2018 es el año clave para llevarlo adelante.

Vamos a seguir con las políticas de reducción de tasas en la medida en que no necesitemos inversión privada. Como ha dicho el ministro, hay que apostar por la T3, por eliminar progresivamente la tasa a la mercancía como en otros países de nuestro entorno. La tasa de mercancía pesa mucho aún, en nuestro caso un 25 % y, por tanto, tenemos que ir reequilibrando o apostando por la tasa de la mercancía. En la analítica de costes los beneficios en los puertos se basan fundamentalmente en la tasa de mercancía y en las tasas concesionales y, por tanto, hay que apostar por la rebaja de la tasa de mercancía porque, como digo, en otros países no existe. Lo que pasa es que tenemos puertos que mueven 100 millones de toneladas y puertos que mueven apenas un millón de toneladas, y hacer bajadas generalizadas de las tasas nos puede descompensar los marcos de autosuficiencia financiera. Por tanto, este año hemos apostado por aumentar las bonificaciones. Considero que hay que traer a esta Cámara alguna modificación de la Ley de Puertos para aumentar las posibilidades de bonificación desde el punto de vista ambiental, de comercialización para ser competitivos. Y estoy convencido de que ahí vamos a contar con el apoyo del Partido Socialista para sacar adelante este tipo de modificaciones en dicha ley.

Respecto a los costes de la huelga, como todo, son estimaciones pero razonadas por los técnicos. Es evidente que los costes de bajo rendimiento redundan en costes reales y no solamente para el sector portuario en sí, sino para la economía productiva que tiene que cambiar las rutas de las cadenas logísticas. Por tanto, cadenas logísticas que eran competitivas en el momento en que hay una bajada de rendimiento, los barcos se van porque no pueden estar en el puerto y, lógicamente, salen por Sines o por Marsella y, por tanto, supone costes. Igual sucede con el sector del transporte terrestre, con los camioneros; un señor que es autónomo no puede aguantar quince horas de colas kilométricas y que luego cuando llega le cierran la barrera y no pueda recoger o traer la carga. Por tanto, las bajadas de rentabilidad generan muchos costes. En ese sentido, insisto, ojalá seamos capaces de llegar a un acuerdo en la reforma de la estiba porque estoy seguro que va a afectar a la competitividad global de nuestra economía. Y no lo digo por los salarios de los estibadores, a mí no me preocupan los salarios de los estibadores, lo que me preocupa es que el camino va hacia la automatización y, por tanto, progresivamente va a ser necesaria menos gente para hacer las mismas operaciones. Y esto es un concepto que tienen que tener en cuenta los sindicatos. He hablado antes de Internet de las cosas, de los *Big data*, de la robotización, esto es el futuro para ser competitivos y, si no, sí que se van a ir a Tánger Med porque los costes van a ser más altos. Para terminar —y con esto concluyo mi respuesta a su intervención—, yo que soy favorable a la línea de Algeciras no me encontrará en la manifestación porque creo que por ese camino no vamos bien. Con la interlocución institucional es como se buscan las soluciones y no en ese camino que, desde mi punto de vista, en el fondo lo que esconde son posicionamientos políticos de primera línea en un territorio, pero esa es una opinión personal.

Al señor Barrachina le diré que ya le empiezo a admirar mucho y más después de su intervención en el debate sobre el real decreto de la estiba en el que estuvo muy atinado. Creo que lo que ha dicho es verdad, los trabajadores portuarios han tenido su sueldo congelado y en Valencia en este periodo ha habido crecimientos del 32 % en el salario de los estibadores. Seguramente en un ámbito cerrado esto no es extremadamente justo. Y lo que ha señalado y está claro es que aquí está en juego la competitividad de los puertos. En un mundo tan global como es el mundo marítimo en el que las navieras deciden por nada cambiar el recorrido, como se ha demostrado, si no mantenemos unos puertos competitivos no vamos a lograr una posición estratégica de nuestros puertos que tienen mucho que decir respecto a los tráficos con Europa y que puede generar actividad de industria logística muy relevante. Una parte muy importante de nuestros tráficos son los tránsitos. Más del 50 % de toda la mercancía generada en nuestro país es tránsito y ese es un tráfico muy volátil y, por tanto, se nos puede ir a Sines, a Tánger Med, a Lomé, a Malta, al nuevo puerto que va a hacer Argel, al Pireo, a Port Said. Si no somos competitivos y no somos capaces de reducir los costes portuarios esto es lo que va a pasar en los próximos años.

Y acabo con una reflexión, el tránsito deja muy poco dinero a los puertos. Es decir, podíamos prescindir del tránsito en nuestro país y el único daño serían las estadísticas. Evidentemente, produciría daños a la masa laboral de la estiba, sin lugar a dudas, pero en el ámbito de los puertos genera una actividad económica vamos a decir reducida respecto a los tráficos import-export, si bien tienen una virtualidad muy importante, y por eso hay que cuidarlos y mimarlos, que es la conectividad. Es decir, los costes logísticos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 206

25 de abril de 2017

Pág. 125

de las empresas están en función de que haya mucha conectividad marítima. Si hay conectividad marítima los costes logísticos de importación y exportación son mucho menores. Eso nos lo da el tránsito fundamentalmente y, por tanto, hay que cuidarlo en extremo, ser enormemente cuidadosos para que no se vaya porque la competencia es feroz. Es decir, el ferrocarril no importa respecto a Tánger pero sí importan los costes porque las navieras se mueven justamente por costes muy afinados. Tenemos un buen índice de conectividad, somos el decimoprimer país del mundo en conectividad marítima. Es un elemento de valor añadido muy importante para la competitividad de nuestra economía, y eso nos lo da fundamentalmente el tránsito. Por tanto, las posibilidades que tiene Algeciras al ser un puerto de tránsito en incrementar su import-export, etcétera, con buenas conexiones terrestres puede representar un salto cualitativo muy importante para la competitividad de este puerto.

Por tanto, muchas gracias, don Miguel Barrachina, por su intervención y su apoyo de siempre. Estoy seguro de que entre todos seremos capaces de continuar las reformas que nos permitan que los puertos puedan seguir siendo competitivos en un futuro.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llorca.

Se levanta la sesión- después de doce horas y veinticinco minutos.

Eran las nueve y veinticinco minutos de la noche.

cve: DSCD-12-CO-206