



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 358

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 18

celebrada el jueves 19 de octubre de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (De la Serna Hernáiz):

- A petición propia, para explicar el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras (PIC) anunciado por el presidente del Gobierno el 14 de julio de 2017. (Número de expediente 214/000042) 2
- Para que explique el Plan de Inversión Extraordinaria en Carreteras, que presentó el día 14 de julio de 2017 el presidente del Gobierno. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000548) 2
- Para informar acerca del Plan de Inversión Extraordinaria de Carreteras presentado unilateralmente por el Gobierno. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 213/000550) 2
- Para dar conocimiento sobre el modelo de colaboración público-privada en materia de infraestructuras del ministerio. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 213/000611) ... 2
- Corrección de error 27

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos la sesión.

Buenas tardes, señoras diputadas y señores diputados, señor ministro de Fomento, autoridades del ministerio que hoy nos acompañan, señoras y señores. Permítanme que antes de comenzar esta sesión diga unas palabras que creo que salen del corazón de todos ustedes y que tienen que ver con los tristes incendios forestales que han acaecido este fin de semana en Galicia, en Asturias y en León, cuyas consecuencias trágicas han sido la pérdida de cuatro vidas y unos daños monumentales en el medio ambiente, así como daños materiales y personales. Se ha reconocido públicamente el esfuerzo de los bomberos, de los medios aéreos y de tierra, de los servicios de emergencia y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; sin embargo, no se ha hablado —quiero referirme a ellos— de los medios que tanto la Dirección General de Carreteras como el Adif emplearon en esas jornadas para liberar las carreteras y las vías que en algunos casos quedaron cortadas. Fueron rápidamente restablecidas y contribuyeron a que un problema muy agudo se solucionase cuanto antes. A ellos también nuestro reconocimiento y que quede constancia del pesar de esta Comisión por unos hechos trágicos que deseamos que no se vuelvan a producir.

Dicho esto, pasamos a celebrar la Comisión con el orden del día previsto: Comparecencia del señor ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna Hernáiz, para explicar el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras. Es una iniciativa del Gobierno, como también lo es del Grupo Parlamentario Socialista, del Grupo Parlamentario Ciudadanos y del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Sin más, doy la palabra al señor ministro.

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

Señorías, para mí es un honor comparecer nuevamente ante esta Comisión de Fomento del Congreso para explicar el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras. Y quiero aprovechar este momento para decir que es mi intención regresar en el mes de noviembre, como muy tarde en diciembre, para presentar a los miembros de esta Comisión el documento que hemos elaborado del Plan de Innovación, Infraestructuras y Transporte, para que puedan hacer las sugerencias y aportaciones que consideren para enriquecer un documento que es estratégico, que marca uno de los objetivos y compromisos del Ministerio de Fomento al comienzo de esta legislatura. La comparecencia de hoy la llevo a cabo a petición propia, pero también atendiendo las peticiones del Grupo Parlamentario Socialista, del Grupo Ciudadanos y del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Cuando comparecí por primera vez en esta Comisión, en diciembre del año pasado, para exponer las líneas generales de lo que tenía que ser la acción del Gobierno desde el Ministerio de Fomento durante esta legislatura, ya anuncié que uno de nuestros programas sería la gestión de los contratos de obra pública y que dentro del mismo contemplaríamos el fomento de la colaboración público-privada en aquellas áreas donde esta fuera una opción viable. Pues bien, este es el caso del Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras, del PIC, que anunció el presidente del Gobierno el 14 de julio de este año. Se trata de un plan que contempla un mecanismo de financiación de infraestructuras viarias basado en la colaboración con el sector privado y apoyado en nuestra dilatada experiencia en la gestión de fondos europeos y constituye un mecanismo que, indudablemente, va a mejorar la competitividad de nuestra economía. Generará crecimiento económico y empleo, mejorará la calidad de vida de las personas y ayudará al objetivo de mejorar la vertebración territorial de nuestro país. Además, el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras se aborda como un complemento a los Presupuestos Generales del Estado. Es un complemento a la inversión que podemos llevar a cabo en materia de infraestructuras viarias en los propios presupuestos y por tanto supone un importante impulso al sector de la construcción y de las infraestructuras viarias, mejorando la movilidad del conjunto de España.

Como saben —voy a ir muy rápido—, por lo que se refiere a las infraestructuras en España —siempre lo decimos, lo formulamos en todas las comparecencias—, tenemos un patrimonio excepcional. En el ámbito ferroviario, no hace falta que haga un recorrido sobre cuáles son nuestras bondades porque las conocen en alta velocidad, en el desarrollo de la red convencional. Tenemos experiencia y liderazgo en la integración de tecnologías e interoperabilidad ferroviaria. Hoy mismo hemos tenido un acto muy importante con el presidente de la UIC y con representantes del sector en materia ferroviaria en Madrid, una jornada que se va a prolongar hasta el viernes.

En materia aeroportuaria, seguimos batiendo récords. Hoy también hemos dado algunas cifras relativas al crecimiento del sector a lo largo de este año y hemos marcado el objetivo de superar los 250

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 3

millones de pasajeros en el año 2017. Creo recordar que en 2016 fueron 230 millones los que utilizaron el transporte aéreo, un récord histórico en nuestro país. A este crecimiento estamos ayudando en las infraestructuras con las inversiones incluidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria y en el Plan de Enaire, que por otro lado contempla bajadas importantes tanto en las tasas aeroportuarias como en las tarifas de navegación aérea.

En el sector de los puertos, en nuestro sistema portuario, como saben, la red mueve más de 500 millones de toneladas, más de 32 millones de pasajeros anuales, y se sigue experimentado un importante crecimiento que favorece ese objetivo de constituirnos como plataforma logística del sur de Europa. Aquí hay también una línea de inversiones específica vinculada seguramente al programa de accesibilidad marítimo—terrestre y al fondo financiero de este programa, que supondrá una inversión de 1400 millones de euros en el período 2017—2021, además de la mejora de la competitividad que se alcanzará gracias, entre otras cosas, a las reformas en el sector de la estiba. Quiero decir que este otro tipo de infraestructuras tienen ya documentos y planes específicos de inversión. Algunos de ellos se realizan fuera de los Presupuestos Generales del Estado a través de sociedades como Aena, entidades como Adif o Puertos del Estado y las diferentes administraciones portuarias. Por tanto, no tienen la restricción presupuestaria que puede tener el desarrollo de las infraestructuras viarias, que dependen de lo que figura en el capítulo 6 de los Presupuestos Generales del Estado. Con este plan extraordinario de inversiones lo que pretendemos es que esta área tan importante del sector de las infraestructuras viarias tenga un instrumento y un mecanismo de financiación que consiga dar un impulso importante a su desarrollo.

Me gustaría hacer alguna breve mención a la situación del sector de la construcción, porque guarda relación también con la presentación de este plan. Como saben, después de la crisis económica hemos podido comprobar que esta se llevó cerca de un 10% de nuestra riqueza en términos de producto interior bruto, además de la pérdida de empleo, que es uno de los aspectos más dramáticos. La crisis obligó también a realizar un ajuste de las inversiones financiadas por la vía normal, por la vía presupuestaria y, como creo que ustedes conocen perfectamente, el sector de la construcción ha sido uno de los sectores más afectados por esta crisis y que más ha sufrido sus efectos. Me gustaría destacar que, mientras que en el año 2015 el resto de sectores productivos —agricultura, industria, servicios— ya alcanzaron unos niveles de recuperación y de contribución al producto interior bruto similares a los que tenían con anterioridad a la crisis, esto no ha pasado con el sector de la construcción. He traído un cuadro para que ustedes puedan ver la evolución del producto interior bruto por sectores. Puede que se vea más bien poco, pero esa última línea que desciende más que el resto es la correspondiente al sector de la construcción. Se puede observar cómo el resto de los sectores inician una recuperación con anterioridad pero la construcción no lo hace. Empieza a revertir esta situación prácticamente el año pasado, fruto fundamentalmente no del sector de la obra civil, tanto pública como privada, sino como consecuencia del repunte del sector inmobiliario. Ayer comprobamos en una de las ferias internacionales más importantes, Barcelona Meeting Point, que los datos de recuperación que se han conseguido en muy poco tiempo son francamente espectaculares. Por eso, en el Gobierno consideramos muy importante inducir un estímulo de generación de inversión en el último de los sectores que queda por incorporarse a la recuperación económica. Pensamos que este plan de inversiones que hoy presentamos puede servir precisamente para acelerar la recuperación del sector de la construcción y poder alcanzar cotas de crecimiento similares a las que en estos momentos puedan tener otros sectores productivos.

Por otro lado, además de la reactivación del sector de la construcción y el de las infraestructuras, es conveniente volver a recordar que en España el 92% del transporte de viajeros y el 94% del transporte de mercancías se sigue realizando por carretera. Es otro factor a tener en cuenta y, por ello, la conservación y la mejora de las infraestructuras es absolutamente imprescindible. A ello hay que unir el hecho de que para una planificación rigurosa necesitamos también completar y mejorar permanentemente la red actual de carreteras y reducir los cuellos de botella que tenemos en las infraestructuras viarias, adaptándolas a una serie de requisitos y de parámetros ambientales —como pueden ser el ruido o la reducción de emisiones de CO₂— y de seguridad.

También me gustaría recordar que España, como tercer destino turístico del mundo, acoge a 75 millones de turistas y el 18% de estos turistas entren en nuestro país en coche. Por tanto, también hay un tráfico importante como consecuencia del propio crecimiento turístico. Si esto ocurre con el turismo extranjero, pensemos que en el turismo nacional el 85% de los viajes turísticos se realizan utilizando también el vehículo. Valgan estos datos para simplemente poner de manifiesto la importancia de disponer de una red estatal de carreteras de primera calidad y con una buena conservación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 4

Tengo aquí una serie de datos en relación con la recuperación económica, peor no me voy a extender mucho en ellos. Simplemente diré que en estos momentos estamos creciendo. Acabamos de hacer una revisión dentro del plan presupuestario para el año 2018 de la información que hemos enviado con carácter trimestral a la Comisión Europea, en la que establecemos para este año un crecimiento del 3,1%, pero también un descenso en las expectativas de crecimiento del 2,6% al 2,3% como consecuencia de la inestabilidad política que en estos momentos existe en Cataluña y también como consecuencia de la ausencia de presupuestos, que siempre permite una mayor capacidad inversora y, por tanto, un mayor crecimiento de nuestra economía. En esa revisión también se contempla el cierre del ejercicio 2018 con un déficit público del 2,3% y saben que nuestro compromiso es llegar al 2,2%. Esa desviación se corresponde con lo que acabo de mencionar, con el descenso en el crecimiento económico esperado, pero lo que quiero transmitir es que esto nos obliga a seguir siendo muy estrictos en lo que se refiere a las consignaciones presupuestarias y, por lo tanto, tenemos que seguir compatibilizando la consolidación fiscal con una política expansiva de la inversión. Esto quiere decir que si tenemos que seguir reduciendo el déficit público, necesitamos instrumentos en lo que al presupuesto ordinario se refiere para poder seguir generando una mayor capacidad de inversión. Este plan de infraestructuras que hoy presentamos es precisamente una vía magnífica para poderlo hacer.

La Comisión Europea ha lanzado un plan de inversiones para Europa, el conocido como Plan Juncker, dentro del cual pretendemos enmarcar este plan extraordinario de inversiones en carreteras. Este Plan Juncker supone la puesta en marcha de un fondo de financiación, el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, que se ha creado para garantizar las inversiones cubriendo determinados riesgos y facilitar la financiación de los proyectos de infraestructura y de equipamiento del transporte dentro o fuera de la Red Transeuropea del Transporte, así como proyectos de movilidad urbana inteligente y sostenible. El Consejo decidió el pasado 6 de diciembre de 2016 ampliar la duración del fondo hasta el año 2020. Asimismo, ha aumentado su objetivo de inversiones adicionales de 315 000 millones de euros a 500 000 millones de euros. Con este incremento la garantía del fondo alcanza los 26 000 millones de euros y la aportación global del Banco Europeo de Inversiones será de 7500 millones de euros. Los proyectos financiados con este Plan Juncker tienen que estar alineados con las políticas de la Unión Europea en materia de transporte, por lo tanto deben disponer de valor añadido, madurez y rentabilidad. Deben ser preferiblemente proyectos de nueva inversión, aunque también se permiten proyectos de modificación, mejora o ampliación de infraestructuras existentes. Deben ser proyectos que tengan una determinada rentabilidad socioeconómica y que esta sea relevante; también una rentabilidad financiera mínima para conseguir financiación y que impulsen el empleo y el crecimiento económico. Por último, en el caso de las carreteras en concreto, los proyectos tienen que estar integrados en la Red Transeuropea de Transporte. Esto es muy importante. ¿Por qué es muy importante? Porque el plan de inversiones de carretera que se está preparando necesariamente tendrá que contemplar proyectos que formen parte de la Red Transeuropea de Transporte. Creo que a sus señorías esto les tiene que otorgar mucha tranquilidad en la medida en que no se van a realizar actuaciones de pequeña envergadura en redes —por supuesto, de carácter estatal porque las hacemos desde el ministerio— de ámbito comarcal o incluso local, sino que estamos hablando de infraestructuras que ya estén en la Red Transeuropea de Transporte y seguro que convendrán conmigo en que todos los que aquí estamos consideramos importante que la Red Transeuropea de Transporte se lleve a cabo porque es nuestra obligación y porque es la red acordada en la planificación para ejecutar; por tanto, lo que vayamos a hacer tiene que servir para contribuir al desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Estoy convencido de que todos ustedes considerarán que llevar a cabo actuaciones dentro de la Red Transeuropea de Transporte es absolutamente necesario, porque para eso estamos de acuerdo en lo que es la TNT-T, que forma parte de nuestros compromisos europeos. En cualquier caso, para que pueda recibir financiación por parte del Plan Juncker, para que pueda recibir el apoyo del Banco Europeo de Inversiones, este es un requisito esencial, con lo cual, más allá de lo que seguro entendemos como compromiso político o más allá de nuestro deseo de dar prioridad a las actuaciones que realmente sean las más necesarias y relevantes, que son las de la Red Transeuropea de Transporte, lo tenemos que hacer para conseguir buenas condiciones de financiación. Bajo el amparo, por tanto, de este Plan Juncker es posible llevar a cabo proyectos de colaboración público-privada con financiación a largo plazo que permitan, con ese aval, con el aval de la Unión Europea, hacer compatible la marcha de las inversiones necesarias con las obligaciones impuestas a los Estados miembros en materia de estabilidad presupuestaria.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 5

Eso es lo que hemos hecho, preparar un plan con un diseño de participación y con esa garantía de financiación europea, y para ello hemos utilizado la fórmula de pago por disponibilidad; dentro de las fórmulas de colaboración público-privada hemos analizado todas las posibles y la única que realmente entendemos que es viable es la de pago por disponibilidad para este tipo de infraestructuras que van a recibir esta forma de financiación, mediante las cuales —ustedes lo conocen— las empresas privadas a las que se adjudiquen los contratos se encargan de la ejecución de la obra y de su mantenimiento —esto también es muy importante—, garantizando en todo momento una prestación de los servicios viarios adecuados —por eso se llama de disponibilidad— durante todo el periodo de vida de la concesión. Esta forma de concesión otorga una especial importancia, como digo, al mantenimiento de las infraestructuras en los mismos niveles de calidad y de seguridad que en el momento en que se ponen en servicio. Por tanto, es el concesionario el responsable de la disponibilidad de la carretera y tendrá, si no cumple con las condiciones y con los indicadores correspondientes, las penalizaciones objetivas evaluables y medibles por incumplimiento, por lo que, evidentemente, en la presentación de sus propuestas tendrán que tener un elevado compromiso en lo que es la gestión y el mantenimiento del servicio.

Por otro lado, a lo largo de los últimos años y como consecuencia de la crisis económica las administraciones públicas nos hemos visto obligadas a ajustar las inversiones financieras mediante el presupuesto y, por tanto, con esta fórmula escogida se consigue ese requisito imprescindible de que la inversión necesaria para su desarrollo no compute como déficit en el momento de su materialización. Las fórmulas de pago por disponibilidad y el tipo de actuación que se plantea llevar garantizan que no compute como déficit y por eso ya se ha hecho también un filtro del tipo de proyecto o de concesión con la Comisión Nacional de Cuentas para garantizar que este tipo de acción no computa como déficit y que además queda dentro de lo que es la propia envolvente del Ministerio de Fomento. Otra cosa es el pago por demanda, ya sea por peaje tradicional o por peaje en sombra, en el que se establece el cobro por concesionario de la inversión efectuada en función de la demanda —es decir, en función del tráfico— que presenta la infraestructura construida. Es otra fórmula que tiene otras características, pero lo cierto es que nosotros apostamos claramente por este modelo de pago por disponibilidad.

No estamos inventando nada, como ustedes conocen. El modelo de concesión es un modelo muy probado en Europa que entraña muchos menos riesgos que las concesiones de peaje real porque no existe ese riesgo de la demanda de tráfico, sino que lo que hay es una disponibilidad de la infraestructura para su uso. Para que ustedes tengan un orden de magnitud, mediante ese sistema y estas fórmulas de participación público-privadas, en algunas de las economías europeas más avanzadas se han llevado a cabo, como, por ejemplo, en el Reino Unido, con más de 5300 millones de euros, en los Países Bajos, con 3500 millones de euros o en Alemania, con 3000 millones de euros. Estoy hablando solo de inversiones en carreteras. Es algo probado, con experiencia y extendido que también se ha aplicado a otros modos de transporte, pero que en este ya hay una larga trayectoria de utilización de este pago por disponibilidad. Hay un cambio muy claro en Europa de lo que era el pago por peaje o por demanda al pago por disponibilidad. En diez años de colaboración público-privada se ha pasado de que el pago por disponibilidad solo representaba el 5% de las concesiones que se sacaban en Europa y ahora representan más del 90%, y en algún año ha descendido el 100%. Dicho de otra forma, en Europa las nuevas concesiones de pago por demanda no son las que en estos momentos se están llevando a cabo, precisamente por esas situaciones de riesgo en lo que es el peaje real y también por las necesidades de encajar las concesiones dentro de los criterios de estabilidad presupuestaria. Sin lugar a dudas, es el sistema concesional más extendido y por ello vuelvo a decir que en España no estamos implantando un nuevo sistema innovador ni estamos realizando ninguna experiencia piloto, sino que lo que estamos haciendo es aplicar con sensatez un sistema que funciona y ha funcionado en nuestro país en un momento especialmente importante.

Uno de los principales motivos para acudir a estas fórmulas de pago por disponibilidad que permiten un incremento de la formación bruta capital fijo, de la inversión, de forma compatible con esa reducción del déficit es que posibilita además realizar una importante y adecuada transferencia de riesgos al sector privado. Como sabe, esta transferencia de riesgos ha sido la que ha motivado en alguna ocasión que se hayan producido sobre concesiones de carreteras problemas de viabilidad económico-financiera. Este sistema lo que hace es eliminar esos riesgos clarificando cuál es la transferencia de riesgos a cada parte.

Otro tema muy importante es que la situación de los mercados de capitales en estos momentos con tipos de interés reducidos hace especialmente adecuado el momento para lanzar este plan, de tal manera que —seguramente me refiera posteriormente a ello— no existe un sobreprecio por el pago de la obra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 6

mediante el pago por disponibilidad sobre lo que pudiera ser el pago presupuestario tradicional, sino que las condiciones de financiación, los tipos de interés, la posibilidad de acogerse al plan Juncker y a lo que en estos momentos está ofreciendo el BEI permiten ir probablemente a las mejores condiciones de financiación que hayamos tenido en mucho tiempo y sin que se produzca ese sobreprecio importante en relación con lo que pudiera ser la ejecución de estas obras a lo largo del tiempo con cargo al presupuesto ordinario. La idea también es aprovechar esa financiación del BEI, aprovechar la financiación bancaria y el propio capital que tienen que aportar los socios para hacer una financiación atractiva. Además, está el tema de la equidad intergeneracional porque realmente lo que conseguimos es hacer recaer los costes de la inversión sobre aquellos que la disfrutan a lo largo del tiempo, que es una cuestión que también tiene un cierto carácter social y permite combinar lo mejor de la gestión privada y de la gestión administrativa.

El PIC que ha diseñado el Gobierno —PIC no es exactamente el acrónimo del Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras; sinceramente no sé muy bien por qué lo hemos llamado PIC, será por no haberle llamado PEIC, pero el caso es que se quedó con PIC y como PIC se va a quedar durante su ejecución— supone una inversión, como ha trasladado nuestro presidente, de 5000 millones de euros, que va a permitir actuar sobre más de 2.000 kilómetros de infraestructuras viarias en los próximos cuatro años aproximadamente. De esta manera multiplica casi por seis la capacidad inversora que nos permite el presupuesto de un año, que en lo que es ejecución de inversión está por debajo de los 1000 millones de euros. A ello hay que añadir que en esos 5000 millones de euros se incluye el mantenimiento de algunas de estas infraestructuras, de tal forma que si la infraestructura que financiamos es la ampliación de una autovía que ya existe, el mantenimiento del conjunto permite también minimizar el coste del mantenimiento que, en estos momentos, estamos llevando para la autovía. Es decir, si tenemos una autovía de dos carriles por sentido que nos supone un coste de mantenimiento equis, financiar esta actuación para la ampliación a tres carriles por sentido incorporando el mantenimiento permite detraer el mantenimiento que antes nos costaba la autovía de dos carriles.

El plan va a contemplar una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado, que serán gestionadas de forma indirecta de acuerdo a la legislación vigente. Como digo, forma parte de la Red TNT-T y a través del Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas. La gestión se va a realizar a través de contratos mixtos, de concesión de obra pública y de gestión de servicios públicos, y el contratista o el concesionario recibirá un canon mensual por la prestación de ese servicio, que es el que se va a abonar por parte de la Administración General del Estado. Los contratos de concesión serán a treinta años desde la firma o formalización del contrato, es decir, el periodo de mantenimiento es inferior, porque primero hay que construir la infraestructura, e incluyen durante el periodo concesional la redacción de los proyectos de construcción sin admisión de variantes sobre el anteproyecto o proyecto de trazado entregado por la Administración. La Administración puede entregar un proyecto de construcción o puede entregar un proyecto de trazado. En el caso de que entregue el proyecto de trazado, el contratista tiene la obligación de transformar, en el periodo que se establezca, el proyecto de trazado y el proyecto de construcción. Luego, tiene que ejecutar las obras y, finalmente, conservarlas y explotarlas durante el periodo concesional restante.

El canon se recibe en función del estado en que se encuentra la carretera, de la calidad del servicio y de la seguridad viaria, y en función del porcentaje de la inversión realizada que se encuentre en servicio, puesto que es posible también —y así lo contemplarán los pliegos— llevarlo a cabo por tramos. Para poderlo hacer de esta manera, el pliego de cláusulas administrativas particulares de estos contratos se ha definido con una serie de indicadores, que se han hecho desde toda la experiencia que tiene nuestro país en materia de infraestructuras viarias, pero también se ha consultado con expertos en la materia, con representantes del sector, para hacer indicadores que realmente puedan hacernos medir —se ha simplificado mucho el número habitual de indicadores que se lleva a cabo— de forma muy objetiva el estado y la calidad del servicio prestado, por ejemplo, de viabilidad, indicadores de seguridad, de comodidad, de respeto ambiental, de forma que se puedan garantizar esas condiciones óptimas a lo largo del periodo de la concesión. Estos indicadores serán los relativos al estado de la infraestructura como, por ejemplo, del estado pavimento, el estado de las marcas viales, la señalización vertical y sistemas de alumbrado, y los relativos a las condiciones de servicio y explotación, como, por ejemplo, limpieza de las plataformas, márgenes y drenaje, atención a incidentes, accidentes y viabilidad, afecciones a los usuarios, siniestralidad de tramos de concentración de accidentes, etcétera. Los indicadores van a especificar una serie de umbrales de estado de servicio, que se definirán como satisfactorio, mejorable, precario e inaceptable, de manera que la minoración del canon es prácticamente automática y proporcional a cada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 7

uno de ellos, siendo necesario que la sociedad concesionaria realice las medidas correctoras si se ha llegado a alcanzar el nivel de inaceptable. Además, tienen que estar sometidos a un proceso de seguimiento y control por parte del concesionario y también por parte de la Administración, que va a hacer las mediciones para verificar el cumplimiento de los indicadores, y para ello se contempla también la posibilidad de la colaboración con una asistencia técnica.

¿Qué significa esto? Que lo que se hace es una transferencia de riesgo al concesionario de lo que es el proyecto y la construcción. Como ustedes comprenderán, este es un tema muy importante, donde, como saben, en una obra tradicional los determinados defectos que pudieran surgir como consecuencia de la mala calidad de los proyectos a veces pueden derivar en procedimientos, o no, de modificación o de aspectos complementarios sobre la obra principal. En este caso, toda esa transferencia de riesgos se coloca en el contratista concesionario, de tal manera que asume todas las desviaciones que se puedan producir como consecuencia del propio proyecto. El riesgo de disponibilidad es otro riesgo que se transfiere claramente al concesionario, con lo que la inversión en el momento de su realización queda fuera del cómputo de déficit público. La Comisión Europea dice que si no transfiriéramos esos riesgos, tendríamos que computarlo en el déficit público, por tanto, la transferencia no solo es por una cuestión de tranquilidad para la Administración, sino porque también es una obligación si queremos que no llegue a computar en el déficit público y se pueda laminarlo a lo largo del periodo concesional.

Señorías, en cuanto a las actuaciones que recogerá el plan, lo que estamos haciendo es trabajar en el conjunto de proyectos que pueden ser susceptibles, por sus características, de ser gestionados mediante este tipo de fórmulas de pago por disponibilidad. ¿Cómo se van a priorizar los proyectos? También me gustaría trasladar que nadie piense que aquí hay un margen de maniobra enorme. El nivel de acotamiento del tipo de proyectos que pueden acogerse a este plan es tal, que no permite que exista un número elevadísimo de proyectos que pudieran estar muy por encima de los niveles de inversión que queremos y que contemplamos para el plan, ni muchísimos menos. Es decir, los proyectos que reúnen algunos de los requisitos que voy a mencionar ahora son los que son y encajan en esa cifra del entorno de los 5000 millones de euros que forman parte de la Red Transeuropea de Transporte. Por eso, es importante que lo que tengamos pendiente como país de desarrollo de esta red lo vayamos resolviendo, que se resuelvan los cuellos de botella existentes en la actual red de carreteras y se mejoren y adapten las autovías existentes a las exigencias de las nuevas normativas. Por eso, también se podrán incluir proyectos para la mejora y modificación de las autovías de primera generación, porque es necesario adaptar esas autovías de primera generación a la normativa que haya salido con posterioridad. Aunque no desde el punto de vista legal, parece razonable que dispongan de los mismos criterios en cuanto a seguridad vial, ruido, emisiones de CO₂, etcétera. Entre estas actuaciones, pueden ser, como digo, de nueva construcción, pueden ser de adecuación y mejora de capacidad, de reordenación de accesos y de mejora de la seguridad viaria.

Otra cuestión a tener en cuenta, y que condiciona mucho el tipo de proyectos que se pueden poner en marcha, es la madurez del proyecto. Es decir, tienen que ser proyectos que se encuentren en una fase madura de diseño, es decir, que permitan a corto plazo la finalización del proyecto correspondiente y su aprobación. Hay que aprobar el proyecto de trazado y el estudio de viabilidad, porque se trata de una concesión administrativa, y, como ustedes conocen, las concesiones administrativas requieren la aprobación de un estudio de viabilidad, estudio que además tiene que ser sometido a información pública. Pues bien, necesitamos tener proyectos con el suficiente grado de madurez como para que podamos disponer en un plazo corto de tiempo del proyecto de trazado. Esto quiere decir que proyectos que estén en una fase muy incipiente de estudio informativo, que tengan que tener la tramitación para la redacción del estudio informativo, la elaboración del estudio informativo —en el que se tarda un año o año y medio—, la posterior declaración de impacto ambiental —que lleva seis meses aproximadamente— y luego el encargo de la redacción de los proyectos de trazado correspondiente, pueden ser proyectos en apariencia válidos porque forman parte de la red transeuropea o porque contienen otros criterios que se ajustan, pero no servirían para el objetivo de poner en marcha un plan de estas características con todas las ventajas y los beneficios que tiene de estímulo del crecimiento y la generación de empleo. Por lo tanto, hemos de identificar proyectos que ya están suficientemente maduros, fruto del trabajo que a lo largo de estos años se viene haciendo desde el Gobierno y desde el Ministerio de Fomento en diferentes actuaciones a lo largo y ancho de nuestro país.

Un requisito esencial es que la fase de la DIA al menos tiene que estar en su parte final o ya concluida, porque antes de sacar el proyecto de trazado de licitación tiene que haber superado la tramitación ambiental.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 8

La otra cuestión es que tiene que tener un estudio de viabilidad positivo, evidentemente; es decir, hay que hacer un estudio de viabilidad, hay que someterlo a información pública, tiene que tener una adecuada tasa interna de retorno y rentabilidad y debe tener unos ratios beneficio-costes claramente positivos. Antes no hacía falta hacer esto, lo digo para la tranquilidad de los que estén pensando en concesiones de hace ya muchos años; antes no existía la obligatoriedad de hacer un trámite de estudio de viabilidad con estas características. Aquel que pueda estar preocupado por la rentabilidad a la hora de dar prioridad a las actuaciones puede tener la tranquilidad de que estos estudios de viabilidad deben ser aprobados desde el punto de vista técnico y económico por parte de los funcionarios correspondientes, tienen que ser rentables y tener ese ratio beneficio-coste claramente positivo; si no lo tienen, aunque incluso formen parte en principio de la red transeuropea y hayamos hecho el proyecto constructivo, no se van a sacar.

Con todo esto que ya voy diciendo ustedes se darán cuenta de que hablamos de que tienen que ser proyectos muy concretos y de altísima prioridad a nivel nacional. Pero por si esto fuera poco y de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos del sector público, para abundar todavía en esa viabilidad económica y financiera, es nuestra voluntad —porque además es preceptivo hacerlo— someter los proyectos a la Oficina Nacional de Evaluación en el momento en que evidentemente esté operativa porque, si no lo estuviera, tendríamos que ir licitando con cumplimiento estricto de todas las normativas en vigor. En el mismo momento en que esa Oficina Nacional de Evaluación ya esté funcionando también pasarán ese filtro adicional en función del valor de la inversión, las ayudas otorgadas, los flujos de caja esperada, la tasa de descuento, etcétera.

Además, por si esto fuera poco y por si todavía algún diputado pudiera tener alguna duda, vamos a recabar otro informe externo, que es el informe del Consejo Asesor de Fomento, recogido en la Ley de carreteras. Lo que quiero decir con esto es que vamos a cumplir todos estos criterios: que tenga un carácter prioritario en el marco de las actuaciones que es necesario abordar en la Red de Carreteras del Estado —y su inclusión en la red transeuropea lo garantiza—, que tenga un grado de madurez suficiente que permitan a corto plazo la aprobación de los correspondientes estudios de viabilidad y anteproyectos o proyectos de trazado y, por tanto, licitar las concesiones en un corto plazo, que sea viable económica y financieramente y que sea financiable también por el Banco Europeo de Inversiones. Y me gustaría aportar otra dosis mayor de tranquilidad. Créanme ustedes que el Banco Europeo de Inversiones, que tiene una oficina técnica que es muy estricta y muy rigurosa, en ningún caso va a incluir estas actuaciones ni va a apoyar su financiación si no tiene absolutamente claro que cumplen todos los requisitos de prioridad, de madurez, de viabilidad técnica o de viabilidad financiera; no lo va a hacer. Ahí tenemos otro filtro, pero, aunque no viene en ninguna ley, como en este caso queremos la financiación del BEI, es un filtro que a todo el mundo le tiene que dejar absolutamente tranquilo en cuanto a la importancia de la actuación a realizar.

Pues bien, eso es lo que estamos haciendo, trabajando en el número de proyectos que cumplen estos requisitos que, vuelvo a repetir, no piensen ustedes que son cien, porque no lo son, no hay muchos proyectos que cumplan estos requisitos, pero son suficientes como para poder cubrir el cien por cien de este Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras.

¿Qué es lo que estamos haciendo? De momento, además de la presentación inicial, hemos elaborado este documento, que es el pliego de cláusulas administrativas de un proyecto tipo que tiene que regir el contrato, documento que por supuesto está a su disposición si quieren tenerlo. Hemos empezado a trabajar este documento y, tal y como nos comprometimos y se comprometió el presidente en el mes de julio, hemos contado con la experiencia de algunos de los principales expertos. El sector también está haciendo las aportaciones que considera. El propio BEI está trabajando también en el pliego e internamente lo hemos debatido con los Ministerios de Hacienda y Economía y está analizado por parte de la Comisión Nacional de Cuentas. Se trata de tener lo antes posible un pliego ya cerrado para empezar a incluir las primeras actuaciones. En estos momentos hemos recibido ya muchísimas sugerencias que se están terminando de analizar por parte de los servicios técnicos y esperamos que en poco tiempo podamos ya cerrar el pliego de cláusulas administrativas. Lo que sí he de decir es que hay una expectación tremenda de los fondos y de las entidades financieras que, día sí y día también, visitan el ministerio y Seitsa interesadas en poder establecer mecanismos de financiación para sacar adelante este plan.

La intención es que podamos licitar y adjudicar en su totalidad el plan, todos los proyectos, entre lo poco que nos queda del año 2017 —nuestra intención es sacar ya los estudios de viabilidad que están preparados y algunas actuaciones antes de que concluya el año—, y los años 2018 y 2019. Como máximo en esas fechas tendrían que estar todos los proyectos ya licitados y adjudicados en su totalidad. Ese es el objetivo. Por eso hablaba de la necesidad de tener proyectos suficientemente maduros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 9

Algunos de los efectos y beneficios económicos y sociales. Ya voy acabando. Aquí podemos hablar de muchísimos beneficios. Hay un beneficio evidente, que es crecimiento económico y generación de empleo, al que me voy a referir, pero hablemos de la mejora de la seguridad vial, de una reducción estimada de la tasa de siniestralidad y de la tasa de mortalidad que los técnicos estiman en un 38% en aquellos tramos que se vean mejorados. Respecto al impacto ambiental, supondrá aproximadamente una reducción de emisiones de seis millones de toneladas de CO₂ al año, de manera que se contribuye también a la lucha contra el cambio climático, y una disminución del ruido en itinerarios que pasan cerca de los núcleos de población. Un impulso de un euro del gasto en infraestructuras genera casi medio de retorno fiscal. Por tanto, este plan supondrá un retorno fiscal, otra característica importante que estimamos puede estar en el entorno de los 2 500 millones de euros como consecuencia del movimiento de la propia actividad económica, y una generación de empleo evidente, porque esto va a dinamizar mucho el sector, que pensamos puede alcanzar los 48.000 empleos directos durante la fase de construcción, 30.000 empleos indirectos y 72 000 inducidos, logrando por tanto unos 150.000 empleos. Aquí lo interesante es que no acaba todo con la fase de construcción sino que tenemos la fase de mantenimiento y empleo en la que se espera una creación de unos 12.000 empleos directos, 8.000 indirectos y 19.200 inducidos, es decir, 39.200 durante el periodo de treinta años. Realmente no son treinta años de mantenimiento; son menos porque hay que construir y en su caso redactar los correspondientes proyectos de construcción. Por tanto, hablamos en su conjunto de 189.200 puestos de trabajo.

Las ventajas son muchas. Permite adelantar en el tiempo inversiones, generando efectos externos positivos: aumento de empleo, mejora de la movilidad, etcétera; resultados más positivos en términos coste-efectividad, porque es un modelo donde se combina construcción, explotación y mantenimiento en un solo concesionario —hay que tener en cuenta las sinergias y las economías de escala—; asignación de riesgos a quien puede gestionarlos mejor —estos son de muy diversa índole: proyectos, permisos, construcción, climatología, sobrecostes, explotación, riesgos naturales, financieros—; todos esos riesgos son transferidos y esto hace que este tipo de actuaciones por parte de la Administración sean difíciles y que otorguen grandes ventajas a su asunción por una sola entidad privada.

También me gustaría destacar —no lo he mencionado— que se trata de proyectos —y es una tercera característica— que tienen que tener un volumen de inversión elevado, del entorno mínimo a los 100 millones de euros. Es decir, no podemos sacar proyectos de 15 millones de euros, de 10 millones de euros, de 2 kilómetros. Ustedes lo comprenderán porque asociamos también el mantenimiento de la infraestructura, no tiene sentido; estamos hablando de proyectos que tengan un volumen de inversión importante para sacar, en la medida de lo posible, corredores. En algún caso lo que habrá que hacer es sacar corredores en los que se junten quizá tres o cuatro proyectos que se estén redactando ya o que estén redactados por parte del Ministerio de Fomento. Iba a poner un ejemplo pero no se me ocurre hacerlo. **(Risas.)** Lo que hace el ministerio con estos proyectos, habitualmente, es sacarlos por tramos, de 7 o de 10 kilómetros, y ahora los juntaría para sacarlos en un único corredor, de tal manera que puede que alguna de estas actuaciones se sitúe en valores en torno a los 400 o 500 millones de euros. Es posible que eso suceda, aunque es más probable que la media se sitúe más en el entorno de los 200 que en el de los 500.

También, como ventaja, está el diferir los costes a lo largo de la vida útil de la infraestructura; la introducción de tecnología e innovación por parte del sector privado —esto es importante porque además el sector privado está especialmente interesado en mejorar esa tecnología para favorecer el mantenimiento—. También entiendo que el sector privado favorecerá que las obras se hagan con relativa facilidad, poniendo los medios necesarios a disposición por una sencilla razón: es que empieza a cobrar en el momento en que la autovía está a disposición. Esto anima a que haya un importante despliegue de medios para poder llevar a cabo la obra en el menor tiempo posible. Aporta equidad intergeneracional, diversificación y crecimiento de la economía —como he dicho no computa en déficit— y aprovecha unas condiciones de financiación únicas, además de un mecanismo de financiación tan importante como es el Plan Juncker. Pensemos que hoy día se puede obtener un coste medio ponderado del capital al 3%, prácticamente idéntico al precio del bono español a treinta años, con lo cual estamos en valores de financiación inmejorables. Y el BEI, además, está en condiciones de financiar directamente el 50% de la deuda bancaria que es equivalente al 40% del plan, de tal manera que el BEI podría llegar a situarse en el entorno del 40% del plan, el 40% restante a través de la entidad financiera correspondiente y el 20% ya directamente por el concesionario.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 10

Hay una enorme equidad en el mercado en estos momentos. Esta es una realidad; los fondos están llamando a la puerta porque, además, hay liquidez para el sector de las infraestructuras y por eso el coste de remuneración del capital es especialmente bajo. Hay que pensar que si esa remuneración mínima de capital se establecía hace apenas unos pocos años en el 12%, en estos momentos puede estar en el entorno del 6 o 7%. Todo ello hace que el coste acumulado de una concesión de este tipo sea en estos momentos prácticamente la mitad de lo que una concesión equivalente podía suponer hace apenas cinco años. Dicho de otra manera, indudablemente es el momento de hacerlo, desde todos los puntos de vista pero desde el punto de vista de la financiación es claro que estamos en las mejores condiciones. Este plan va a permitir completar, mejorar, renovar, explotar y conservar una parte importante de nuestro ya excepcional sistema de infraestructuras viarias y dará una mayor consistencia al actual momento de crecimiento económico que estamos viviendo.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

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

Es el turno de los grupos parlamentarios. Comenzamos con el Grupo Parlamentario Mixto que va a dividir su tiempo entre dos diputados. En primer lugar, toma la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

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

Buenas tardes, señor ministro. Antes de su intervención solo conocíamos de este plan lo que el presidente del Gobierno anunció el pasado mes de julio sobre esta materia crucial para nuestra economía, para el desarrollo social y para el transporte más seguro tanto de personas como de mercancías. Quiero comenzar diciendo que discrepo con este formato de comparecencia que reduce la Comisión de Fomento del Congreso a ser el escenario de una especie de monumental rueda de prensa, es decir, somos receptores a bote pronto de un aluvión de intenciones y exigencias que impide hacer un examen detallado de tantos datos sobrevenidos. Más eficaz hubiera sido recibir previamente las intenciones de este plan extraordinario para poder debatir sobre el mismo y que el ministro se lleve de aquí los criterios que este plan despierta entre los diputados. *A priori* quiero decirle que más que plan extraordinario tiene más visos de ser un plan disuasorio, a tenor de la sucesión de exigencias que contrastan con la tremenda expectación que, según usted, ha generado este plan.

El señor Rajoy señaló que los 5 000 millones de euros de este plan se destinarían, fundamentalmente, a cuatro apartados que me voy a permitir en traducir telegráficamente en necesidades para Asturias. Primero, completar los tramos de la Red Transeuropea de Transporte por Carretera. En este apartado lo prioritario, imprescindible y muy urgente para Asturias pasa por completar y poner en servicio la autovía del suroccidente A-63 entre Oviedo y La Espina, obra que, en plena ejecución, paralizó en 2010 el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero y que resume la falta de compromiso del PSOE con nuestra comunidad. Segundo apartado, resolver los cuellos de botella existentes en la actual red de carreteras. En Asturias este capítulo tiene que solucionar los enormes y cotidianos problemas de congestión de una infraestructura vital, la Y o autopista A-66 que comunica desde hace 41 años sus tres principales poblaciones: Oviedo, Gijón y Avilés. También precisa soluciones esa misma A-66 en su recorrido desde Oviedo a Mieres y Lena. Tercer apartado —por seguir el esquema que planteó el presidente del Gobierno—, mejorar y adaptar las principales autovías existentes a las exigencias de las nuevas normativas en materia de siniestralidad, ruido y emisiones de CO₂. En los últimos años todos los informes reflejan que Asturias se supera a sí misma en las cifras de siniestralidad. En materia de ruido la A-66 es un foco de alta contaminación acústica que sufren especialmente los vecinos de Lugones, Corvera, Mieres y Lena. Último capítulo, asegurar la conservación de todos los proyectos que se realicen. Respecto a este último apartado, señor ministro, la conservación de la Red Estatal de Carreteras ha alcanzado en Asturias la categoría de antología del disparate.

En resumen, señor ministro, de los 5000 millones de euros de este Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras, PIC, a los asturianos nos debería tocar una cuota mayor que lo estrictamente proporcional, a tenor de nuestro aislamiento, pero, vistos los antecedentes, le pregunto, ¿nos tocará algo de este plan?

Un comentario final, cuando se vuelva a ver con el consejero asturiano Fernando Lastra, amigo suyo, explíqueme que la autovía que tiene que dar continuidad a la de Oviedo-La Espina es competencia autonómica. Lo repito porque se quieren escabullir. Competencia autonómica del Principado: completar La Espina, Cangas de Narcea y Degaña hasta el límite con León. A ver si usted le convence para que de una vez por todas los socialistas dejen de engañar a los asturianos.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 11

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca. Es el turno ahora del diputado don Joan Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president.*

En primer lugar, y sin ningún atisbo de ironía en mis palabras, señor ministro, quiero agradecerle el ímpetu visitador que ha tenido en la Comunidad Valenciana. Se lo agradezco, además, de veras, pero querría que pasara de ser el ministro de las buenas intenciones al ministro de las buenas obras. Para nosotros, para Compromís, cuanto mejor, mejor; no cuanto mejor, peor sino cuanto mejor, mejor. Por tanto, me encantaría que todas las promesas que usted ha hecho cuando ha visitado mi tierra, y la que ayer, por ejemplo, hacía el mismo comisario, se materialicen.

En segundo lugar, constato que ¡ojalá que todos estos controles han venido a explicar hoy aquí se hubieran aplicado hace algún tiempo! Si se hubieran hecho, probablemente no habríamos tenido que pagar esos 5000 millones para rescatar algunas autopistas ruinosas, ya que prácticamente equivaldría a lo que vamos a gastar en este PIC, en este Plan de carreteras. En Compromís tenemos algunas preocupaciones y usted ha expresado ya algunas, por ejemplo, que va a haber muchísimos más controles. A mí me gustaría que hiciera un especial hincapié en que si hubiera desvíos presupuestarios, ¿los van a asumir totalmente las empresas que se queden estas obras? Me gustaría que lo detallara un poco más.

Ha hablado usted de autopistas de primera generación. Nosotros tenemos una autopista que recorre todo el arco mediterráneo —entiendo que será una autopista de primera generación porque se hizo hace más cuarenta años—, y quisiéramos saber si en esta autopista va a haber alguna actuación, así como si va a haber actuaciones en el arco mediterráneo atendiendo al potencial demográfico, económico y logístico que tiene. Otra pregunta que me gustaría formularle es si va a haber peajes en algunas de estas obras, y si no es así, si se van a mantener en otros sitios.

Por último, quisiera formularle un deseo —y se lo digo sin ningún atisbo de ironía, me conoce y sabe que intento no ser irónico, de verdad—. Me gustaría que de una vez por todas en su ministerio se deje de pensar en esa España radial, en la que todo empezaba y acababa en Madrid, a esa España circular que apuntó, por ejemplo, un empresario de mi tierra, Juan Roig, y, en ese sentido, si en este plan de carreteras realmente se va a apostar —ya sé que por la Red Transeuropea de Transporte—, por que en este arco mediterráneo se desarrollen algunas actuaciones.

Moltes gràcies, senyor president.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Ciudadanos y tiene la palabra el señor don Fernando Navarro.

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

Muchas gracias, señor ministro, por esta comparecencia que, como sabe, esperábamos con bastante interés. Para empezar, queremos decir lo obvio: si bien esto no computa en déficit, es obvio que estamos comprometiendo unos recursos a treinta años porque el precio de la construcción se incorpora al mantenimiento. Es decir, aunque convirtamos capítulo 6 en capítulo 2, o lo que sea, lo cierto es que comprometemos recursos y esto hay que tenerlo en cuenta. En cuanto al pago por disponibilidad —no tenemos nada en contra de los sistemas de colaboración público-privada—, además del mismo, hay otros medios que ahora se usan, por ejemplo, el *lease present value*, que alarga el precio de la concesión en función de los ingresos y que hay algunos expertos que lo recomiendan. El pago por disponibilidad tiene también algunos problemas. Uno, aunque usted nos ha tranquilizado, es el de los tipos de interés; normalmente, son más caros. Los tipos a los que acude el sector privado son superiores a los del bono español pero usted ha dicho que si acuden al Banco Europeo de Inversión, probablemente este riesgo desaparecerá, con lo cual nos quedamos un poco más tranquilos. A veces se plantea la duda de si es razonable separar la construcción del mantenimiento. Es razonable que la construcción y el mantenimiento vayan juntos cuando hay sinergias claras. En una carretera se puede discutir, y esto lo planteamos el otro día en la reunión que mantuvimos con los representantes de Seopan. Ellos nos tranquilizaron, pero quería comentarlo.

Equidad generacional. Es cierto que el coste de la construcción se reparte proporcionalmente a lo largo de la duración, incorporado, como digo, al mantenimiento. Lo que ya no hay es tanta equidad política, porque estamos comprometiendo inversiones a treinta años. Para ser más exactos, el Gobierno está ahora comprometiendo inversiones a treinta años cuando dentro de ese tiempo es posible que ya no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 12

esté. Existe una cierta restricción de la competencia con estos proyectos a treinta años y esto lo hemos visto en todas las construcciones de autopistas, pues cada vez que hay que hacer una ampliación, una mejora o cualquier obra incorporada o relacionada con la principal, se le encarga al contratista principal, con lo cual se restringe la competencia; el periodo de peaje se ha ido alargando conforme se iban renovando o modernizando.

La objeción más importante, obviamente, es por qué se van a hacer estas obras. ¿Son necesarias o no? Una vez más nos ha tranquilizado usted acotando por qué tienen que estar en la red transeuropea. Lo ha limitado diciendo que tienen que ser proyectos que estén en fase de madurez en su desarrollo. Lo ha acotado, pero esto enlaza directamente con nuestra objeción principal, que es el motivo de la comparecencia. Como sabe, el punto 21 de nuestro pacto de investidura incluía un gran Pacto nacional de infraestructuras estratégicas, acompañado de una oficina nacional de evaluación que usted ha mencionado y que agradecemos. Nos agrada saber que no ha caído en saco roto, pero lo cierto es que una inversión a treinta años parece que encaja perfectamente en este gran acuerdo de infraestructuras. Esto está relacionado con lo que decíamos antes de la equidad política, que estén presentes todos los actores que pueden estar en este periodo de tiempo.

Lo que pretende este plan es muy sencillo: intentar despolitizar las decisiones de infraestructuras. Es obvio que el Ministerio de Fomento e incluso las comisiones de Fomento experimentan las presiones de los diputados territoriales, pues claramente es lo más atractivo electoralmente: prometer inversiones en infraestructuras, con lo cual para nosotros este acuerdo tendría que despolitizar y aflojar la tensión sobre el ministerio y los portavoces. Tal vez esto ayudaría a las inversiones que se han hecho en el pasado, esos elefantes blancos que no se han entendido muy bien. No tenían una evidente rentabilidad, pero quizá electoralmente se pensaba sacarles un rédito. La semana pasada el Seopan estuvo presentando aquí el plan que había hecho y nos parece muy interesante; creemos que tiene que participar en el acuerdo. El acuerdo en el que estamos pensando, lo vemos como una metodología de la que tienen que salir una serie de criterios y una forma de elaborar los catálogos de inversiones concretas, que parece que se ha pospuesto por las constructoras. El otro día en *Cinco Días* salía que Gobierno y constructoras negocian un macroplan de inversiones en obras hidráulicas. Nos parece muy bien que las constructoras participen, pero nosotros también tenemos que estar. Todo esto en cuanto al plan.

Voy acabando. Una tercera cuestión es la del pago de las vías de alta capacidad. Este es un debate en el que tendremos que entrar en algún momento y este debate solo puede pasar por un acuerdo entre los grandes partidos. Obviamente esto es muy impopular pero, hablando aquí de equidad, no parece muy razonable que haya vías de alta de capacidad de pago y de no pago. Es decir, el pago por las vías de alta capacidad es estrictamente equitativo, porque pagan los que las usan e incluso se puede modular por lo que gastan o por lo que contaminan, con lo cual parece que este es un debate que tendremos que afrontar más pronto que tarde.

Poca cosa más. Como al señor Baldoví, me gustaría que nos aclarara una cuestión. Ha dicho usted que el contratista asumirá el riesgo de las posibles desviaciones del proyecto, es decir, que aquí no habrá modificados, sino que el contratista lo asumirá; o eso me ha parecido entender. Me gustaría que nos aclarara este punto. Por mi parte, con esto me quedo satisfecho.

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. Tiene la palabra don Félix Alonso.

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

Antes de empezar, quería hacer dos puntualizaciones. Con una seguro que usted está de acuerdo, que es añadir en el reconocimiento a la ciudadanía gallega en todo el proceso de los incendios y su extinción, porque es evidente que es merecido el reconocimiento de todos nosotros. La segunda es la preocupación que ha manifestado también el ministro —antes de empezar la comparecencia nosotros también estábamos hablando de eso— por la situación que tenemos en estos momentos en Cataluña. Es una preocupación que lógicamente está afectando a toda la ciudadanía catalana y española, pero también a la economía. Creo que es el momento —ya toca— de que de una vez por todas el señor presidente Rajoy y el señor presidente Puigdemont no jueguen al escondite y busquen una solución.

Dicho eso, empezamos con la comparecencia. Efectivamente, la nota que nosotros leímos en su momento era del propio ministerio —está colgada en la web— del 14 de julio de este año 2017 y en ella

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 13

el presidente del Gobierno, el señor Mariano Rajoy, presentó el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras. Decía así la nota: Un nuevo mecanismo de financiación de infraestructuras viarias que conlleva una inversión de 5000 millones de euros y que permitirá —como se ha dicho aquí perfectamente— actuar sobre más de 2.000 kilómetros en los próximos cuatro años. La pregunta que le hacemos —no nos la ha apuntado, pero nos ha marcado al menos un pequeño camino— es cuáles son esos 2.000 kilómetros y qué criterios se han establecido. Como ha dicho aquí un compañero de la Comisión de Fomento, en su última comparecencia el presidente de Seopan, el señor Julián Núñez, nos advertía de que de los 23400 millones de volumen de inversión pública realizados en España en 2016 solamente un 24 % se realizó en infraestructuras de transporte y medio ambiente, lo que representa un volumen de inversión anual de aproximadamente 5500 millones de euros.

Por lo que se refiere al ámbito europeo, en la Unión Europea a Veintisiete, seguimos en la cola de la ratio inversora y apenas tenemos el 40 % de la media de las cuatro mayores economías europeas. Nos decía el señor Julián Núñez que nuestra inversión pública en infraestructuras es muy insuficiente y que es imprescindible y prioritario incrementarla si no queremos perder el tren del desarrollo y el bienestar social. No podemos eludir esta responsabilidad y para ello —decía— debemos fijar en primer lugar nuestras prioridades de inversión. Aquí también nosotros debemos hacerlo. En este sentido, sería muy conveniente —decía él— que en el Congreso con la participación de todas las fuerzas políticas se impulse un acuerdo nacional sobre infraestructuras. ¿Con quién ha consensuado el ministerio estas prioridades? ¿Cuántos kilómetros de recorrido nos faltan para llegar al —ofrecido ya de forma reiterada por la oposición— acuerdo nacional sobre las infraestructuras? La nota de prensa del ministerio decía: Este plan, que está basado en la colaboración del sector privado y marcado por el compromiso de España de reducir el déficit público, multiplicará por seis la capacidad de gasto que permite el presupuesto en un año. Si es así, ¿significa que el Gobierno en los presupuestos que tiene previstos repetirá una partida de 833 millones para el año que viene 2018? Claramente son insuficientes, porque 833 millones no dan ni para el mantenimiento de la red viaria.

Según refleja el texto del ministerio, esta nueva iniciativa evitará por tanto cargar ese gasto al presupuesto y servirá para mejorar las infraestructuras viarias gracias a un mecanismo de financiación basado en la colaboración público-privada, que contará además con la garantía de financiación europea y, como usted bien ha dicho, de mejores condiciones a través del Banco Europeo de Inversiones. Este plan se va a poner en marcha reclamando a las empresas constructoras que se responsabilicen del mantenimiento de las infraestructuras que se realizan durante un periodo de treinta años con los mismos niveles de calidad y de seguridad que el día de su puesta en servicio. ¿Pretende el Gobierno hipotecarnos por treinta años sin tan siquiera reunirse con los grupos para explicarles cuáles son las prioridades? Supone terminar el pago en el año 2051, carreteras finalizadas en 2021, proyectadas con mentalidad del siglo XX, con la movilidad de décadas de atraso, sin afrontar la transición del modelo energético de futuro y favoreciendo, cómo no, a las grandes empresas constructoras, que además en este caso realizarán un préstamo al Gobierno. Y sigue la nota colgada del ministerio: el Plan de Inversión de Carreteras tendrá además un importe y un efecto dinamizador sobre el crecimiento económico alcanzando en su conjunto 39.200 nuevos empleos durante un periodo de treinta años. Déjeme decirle, señor ministro, que como catalán que soy no me creo las magníficas previsiones de futuro que después acaban con los pies en polvorosa, como el caso de Barcelona World, hoy reconvertido en Hard Rock Entertainment World.

El Gobierno nos lo deja claro, se trata de llevar a cabo una inversión en infraestructuras por importe de 5000 millones de euros sin que eso incremente el déficit público y, por tanto, sin influir en los objetivos de déficit comprometidos con Bruselas. Algunos hospitales —todos lo recordaremos— que se construyeron en Madrid en la época de Esperanza Aguirre utilizaban este método. El caso más llamativo sin embargo fue la M-45, que ha sido ruinoso para la Comunidad de Madrid. En España hemos sufrido el efecto —lo ha dicho usted— de la responsabilidad patrimonial de la Administración, como las radiales de Madrid, el almacén Castor, o TP Ferro. Es cierto que las concesionarias remitirán pagos que no están relacionados con el tráfico sino con la calidad del mantenimiento de la infraestructura, el llamado pago por disponibilidad. Desgraciadamente, este tipo de mecanismo no es la mejor manera de acometer este tipo de inversiones, por mucho que se esté utilizando en otros países —es cierto, como en Inglaterra y Alemania, tal y como usted ha manifestado—, pero hasta ahora con una calidad institucional mejor que la nuestra. Existen varios motivos que nosotros ahora le sugeriremos. El más importante es falsear la contabilidad pública, como han dicho aquí los compañeros, comprometiendo ingresos públicos durante los siguientes treinta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 14

años para reflejar un endeudamiento menor. ¿Seguro que eso es una ventaja para nuestro país? ¿A cuánto ascienden los gastos financieros de que nos presten el dinero las grandes empresas?

Una concesión que incluya en el mismo paquete la construcción y el mantenimiento de una infraestructura solo tiene sentido si existen sinergias entre las dos fases del proyecto, que no es el caso de las carreteras. Cuando estas sinergias no existen es mejor licitar la construcción por un lado y el mantenimiento por el otro, así se escoge la mejor empresa para cada tarea. Compromisos hasta 2051 reducen la competencia en el futuro encareciendo las posibles mejoras que se quieran acometer, porque —como aquel diría— ya está decidido qué empresas lo harán. ¿Quiénes son los ganadores de esta operación? Las grandes constructoras, que son las únicas que tienen capacidad para financiar y adelantar el dinero necesario al Estado. Este tipo de concepciones no resuelven el problema principal que tienen las infraestructuras en España. En ningún lado se tiene en cuenta si son necesarias o no, de hecho no las conocemos aún. Además es sintomático que el Gobierno anuncie que va a invertir 5000 millones pero que los proyectos que se van a llevar a cabo se determinarán más adelante. ¿No habría sido mejor —pregunto— empezar determinando qué proyectos tienen una rentabilidad social suficientemente alta que compense su construcción? Como siempre, el análisis de coste-beneficio está ausente en las inversiones públicas de este país.

Señor ministro, no quiero terminar mi intervención sin preguntarle de nuevo y reiteradamente —pues lo hago en casi todas las comisiones—, cuál es el futuro de nuestras autopistas de peaje que acaban sus concesiones a partir del año 2018. ¿Está usted convencido de que el coste del rescate de las radiales —esta es otra— es de 2000 millones de euros? ¿Están bien provisionados y no serán final y desgraciadamente más del doble? ¿Tiene previsto —importantísima esta pregunta—, como la Generalitat de Catalunya y como recomienda la Unión Europea, aplicar en un futuro la viñeta? ¿Quién pagará durante estos años la factura del mantenimiento de las vías de alta capacidad, no únicamente las autopistas?, ¿todos los españoles las utilicen o no por medio de los Presupuestos Generales del Estado? ¿Piensa continuar con el modelo que pagamos todos pero algunos pagan dos veces por medio de las cabinas de peaje? Porque las autovías existen, ¿eh? Ante esto, permítame exponerle un modelo que estoy convencido le parecerá mucho más de sentido común, por el que siempre hemos apostado. El 4 de septiembre la Generalitat, los alcaldes y alcaldesas de los pueblos afectados por la siniestralidad de la N-340, que usted conoce perfectamente, llegamos a un acuerdo con la Consejería de Territorio y Sostenibilidad y con la de Interior. Ellos, los consejeros, nos afirmaron que habían llegado a un acuerdo previo con ustedes y que faltaba el acuerdo con la concesionaria para que, aproximadamente en enero del 2018, los vehículos pesados discurrieran obligatoriamente por la AP-7, con una bonificación del 42,5% y que los tránsitos internos del resto de vehículos —aquí no entra en el detalle— realizados en un límite de veinticuatro horas serían bonificados al cien por cien. El conseller Rull nos aseguró que el acuerdo con usted, pasara lo que pasara, era firme. ¿Es cierto? ¿Lo mantiene en los mismos términos?

En los Presupuestos Generales del Estado había una partida de desdoblamiento de la N-340, que conoce también perfectamente, a su paso por Altafulla, desde la urbanización La Mora hasta Torredembarra. El secretario de Estado, aquí presente, nos confirmó que las obras se iniciarían este otoño. ¿Cómo va? Como alcalde de la población más afectada aún no he visto ni el proyecto. ¿Piensa cumplir con su compromiso en lo que resta del 2017. Finalmente, respecto a la solución de la N-340, quiero decir algo importante porque creo que es una buena solución e imaginativa: ¿tiene previsto el ministerio utilizar ese modelo para otras situaciones similares que se producen en diferentes lugares de la red en España?

Voy terminando, pero antes quisiera hacerme eco de una alerta fundamental para Andalucía que me traslada mi compañero, el diputado Sergio Pascual. Por un lado, su compañero de partido, el señor Beltrán Pérez, que parece tener información que se le hurta a esta Cámara, ya desliza en Sevilla que se realizarán los faraónicos túneles de la SE-40 y que estos túneles serán parte del paquete de obras del régimen de colaboración público-privada que usted nos anuncia hoy. Mi pregunta es sencilla: ¿pretende el Gobierno hacer los túneles? Y, en su caso, ¿habrá un peaje en la sombra o no para la SE-40? En la misma línea, nos alarma sobremanera que nos haya respondido su ministerio dejando ver que las autopistas y, en particular, la AP-4 seguirá en algún tipo de régimen de explotación cuando termine su concesión en el 2019. ¿Habrá peaje, ya sea en la sombra o no? Creo que esa es la gran pregunta.

Muchas gracias.

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 15

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

Lo primero es agradecer al ministro que haya venido a comparecer. Es cierto, como han dicho algunos portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, que era una petición que hacíamos los grupos parlamentarios —sobre todo Podemos y Ciudadanos— en el sentido de que nos preocupaba y que además nos indignaba que el presidente del Gobierno el 14 de julio hubiera decidido presentar un Plan de colaboración público-privada sin contar con los grupos parlamentarios. Nos dio la sensación de que el Gobierno creía que tenía mayoría absoluta; nos da la sensación de que el Gobierno se cree que tiene mayoría absoluta pero, aunque la hubiera tenido, es un plan que además se ha anunciado que se va a pagar a treinta años y, primero, el ministro no va a estar treinta años en el cargo y, por otra parte, el Gobierno del Partido Popular no va a estar treinta años gobernando, por lo que nos parecería razonable que este plan se hiciera consensuado con comunidades autónomas, con partidos políticos y con los agentes sociales. Nos parece lo suficientemente importante como para que llegáramos a un acuerdo, para que lo cociéramos en esta Cámara y por eso nos sorprendió que se presentara en el Palacio de la Moncloa ante los empresarios y que nosotros no conociéramos nada de él hasta el día de hoy; voy a reconocer que a día de hoy tampoco conocemos mucho del plan, conocemos lo que hemos leído en la prensa, que es lo mismo que nos ha anunciado hoy aquí el ministro. Nos da la sensación de que, al final, lo que se ha avisado a los distintos portavoces y a los grupos parlamentarios es: no hagáis peticiones porque el plan es muy restringido y aquí no entra todo. ¿Cuál es la sensación? Que el Gobierno ya tiene decididas cuáles son las actuaciones y les pone el nombre, el título o el criterio que garantiza que esas sean las actuaciones que se tienen que llevar.

Yo creo en la política parlamentaria, pero no en la política parlamentaria en la que simplemente el Gobierno viene aquí, nos anuncia un plan y los demás damos nuestra opinión; porque, al final, dar la opinión está muy bien pero si cuando nos vamos a nuestro territorio los ciudadanos que nos han votado nos preguntan cuál es nuestro papel en el Parlamento y nosotros les decimos que damos simplemente nuestra opinión, seguramente la mayoría de ellos nos dirían que para eso no nos han votado. Por eso voy a aprovechar la comparecencia del ministro para hacer una propuesta. Me hubiera gustado tener la primera intervención después del ministro para que el resto de grupos pudiera haber opinado también sobre esa propuesta que voy a hacer porque estoy seguro de que el resto de los grupos lo hubieran aceptado. A lo mejor lo que nos va a pasar es lo siguiente: haremos la propuesta y, como el resto de grupos no podrán contestar, si el ministro no recoge el guante lo que tendremos que hacer los grupos parlamentarios es plantearnos en algún momento dar una rueda de prensa para decir que creemos que el plan de carreteras tiene que ser de esta forma. Creemos que no hace falta llegar a eso, pensamos que hoy puede ser el día en el que nos pongamos de acuerdo en cómo tiene que ser y creemos que puede ser razonable para todos.

Voy a hacer la propuesta, que además es muy concretita y muy práctica, exponiendo claramente cómo creemos que se tiene que hacer y cómo pensamos que sería razonable. Si cogemos el actual Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda vigente, del Gobierno del Partido Popular, cuya previsión de realización era 2012-2024 —si no recuerdo mal—, cogemos todas las carreteras de alta capacidad que estaban previstas en ese plan y le preguntamos al Gobierno si es posible hacerlo en ese plazo, seguramente nos dirá que no. Nosotros creemos que no porque si echamos la cuenta de lo que cuesta realizar todas esas infraestructuras y hacemos el cálculo de cuánto se invierte cada año en carreteras en este país, no sale la cuenta. ¿Qué ocurre? Que los ciudadanos se van a frustrar porque ven un plan aprobado, el Pitvi, y además un mapa que dice que en 2024 estará la autovía de tal sitio a tal sitio y después van a ver que no se cumple. Sabemos, y nos lo ha dicho el ministro, que este plan de 5000 millones está muy restringido, porque además tiene que cumplir una serie de condiciones que pone en parte el Plan Juncker, por el que se va a financiar una parte de este plan y por eso no puede entrar cualquier actuación. Seguramente, muchas de las actuaciones pendientes en el Pitvi no se pueden meter dentro de este plan.

¿Cuál es la propuesta concreta que hacemos? Que se haga un plan de carreteras en el que haya tres apartados. Primer apartado, la propuesta que hace el ministro. La propuesta que hace el ministro son una serie de actuaciones por valor de 5000 millones de euros, a pagar con esta fórmula de colaboración público-privada que a nosotros en principio tampoco nos genera muchos problemas, y ver cuáles son las actuaciones que se pueden incluir ahí. A partir de ahí, ver cuáles son las actuaciones pendientes del Pitvi y determinar cuándo creemos que puede ser razonable que se lleven a cabo; es decir, hacer una previsión de cuándo pensamos que se pueden llevar a cabo con la coyuntura actual, y cuáles van a ser los mecanismos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 16

financiación para cada una de ellas, porque puede haber un mecanismo de financiación aparte del que se está planteando aquí. Además, nos parece imprescindible que dentro de ese plan que proponemos haya una parte que sea un plan Renove de carreteras. Cuando se anuncia la cifra de los 5000 millones de euros, puede parecer desorbitada. Seguramente, cualquier ciudadano pensaría que se van a invertir muchos millones, pero si a los mismos ciudadanos se les dice que el déficit actual de mantenimiento de las carreteras españolas es de 6500 millones, según los cálculos que hace alguna asociación, pensarán que no es tanto lo que se va a invertir y menos en treinta años, como está previsto. Por eso, tenemos que incluir en ese plan —veamos la forma en que se hace—, primero, esta parte del plan que propone el Gobierno, el plan Renove de carreteras, las actuaciones pendientes del Pitvi, y tenemos que dejar claro qué va a pasar con las autopistas de peaje que van a cumplir la prórroga de la concesión que tienen actualmente. Porque los ciudadanos quieren saber, por ejemplo, en el caso de la primera autopista de peaje que cumple, que es la AP-1, si van a seguir pagando o no el peaje una vez que cumpla. El Gobierno dice que no van a volver a prorrogar la AP-1, la AP-4 o cualquiera de las que vayan cumpliendo, pero eso no garantiza que los ciudadanos no lo vayan a pagar porque, como muy bien sabe el Gobierno, puede volver a sacar la concesión. Por tanto, tenemos que volver a introducir ese elemento y, además, podemos aprovechar para incluir también las autopistas de peaje quebradas, que es un mal ejemplo de cómo se hizo la planificación en este país.

Dentro de esta lógica que propongo para el plan que creemos que se tiene que desarrollar, que es mucho más amplio y con lo que supongo que el resto de grupos estará de acuerdo, voy a introducir otro elemento. Hace un año se aprobó aquí, a propuesta del Grupo Socialista, una PNL que pedía un pacto nacional de infraestructuras. Se aprobó y todos los grupos estuvimos de acuerdo. Ya hemos llegado a otro acuerdo: no queremos que sea un plan normal, sino que queremos definir cuál es la sistemática de planificación. Queremos ponernos de acuerdo en cuáles son los criterios que vamos a fijar para las actuaciones que se van a llevar a cabo en cuanto a inversión. Nosotros, de inicio, planteamos dos criterios que nos parecen imprescindibles: la cohesión territorial —porque si no, va a haber otros territorios, aparte de Cataluña, que se van a querer separar porque van a sentir que no tienen las mismas oportunidades— y la igualdad de oportunidades de todos los ciudadanos. A partir de ahí, pongamos una serie de criterios para que el Gobierno diga qué actuaciones se hacen. Por eso, creo que debemos cambiar la forma; nosotros lo propusimos en la primera comparecencia del ministro, cuando dijimos que había que poner criterios y ponernos de acuerdo en los indicadores de seguimiento. Le recuerdo al ministro que hace bastante tiempo en esta Cámara se aprobó, a propuesta del Grupo Socialista, una PNL que obligaba al Gobierno a poner en marcha una plataforma de transparencia en la que se publicara en qué estado está cada una de las inversiones previstas en infraestructuras de carreteras, y todavía no sabemos nada de eso. Los ciudadanos quieren saber las actuaciones pendientes, cuándo se van a realizar, qué modificaciones tienen, con qué presupuesto y qué ha ido pasando. Por eso, pienso que hay que incluirlo en este paquete, porque lo curioso es que cuando a los medios de comunicación se les anuncia —sobre todo si se hace desde el Palacio de La Moncloa, que todo parece más solemne— un plan de carreteras al que se destinan 5000 millones, parece que es una maravilla. Nosotros, sinceramente, no lo creemos. Pensamos que, además —y lo dijimos en la comparecencia de presupuestos—, si se analizan las cifras relativas a la inversión que ha hecho España en los últimos años, se ve que España está a la cola de Europa en inversión pública y que, evidentemente, no vamos bien.

Por eso, nos alegramos de que se pusiera en marcha este plan. Además, nosotros reconocimos y pedimos, igual que pide la Comisión Europea, que se utilizaran algunas figuras de colaboración público-privada que permiten, por la alta liquidez que existe en los mercados y por los bajos tipos de interés, financiar determinadas obras a través de estas fórmulas, que además pueden generar mucho empleo. Nosotros lo pedimos en esa ocasión. Creemos que los números de España en inversión pública nos han llevado a la cola. Entendemos que la situación financiera es la que es, pero creo que tenemos que hacer las cosas de otra manera. Tenemos que utilizar el Parlamento para llegar a acuerdos, no simplemente para opinar sobre lo que hemos leído en la prensa o lo que el ministro nos ha contado en la comparecencia. Y yo creo que, además, mis compañeros de la mayoría de los grupos estarán de acuerdo con que podamos modificar la sistemática de ese plan de carreteras, pequeñito y muy concreto, que propone el Gobierno, de 5000 millones, llegando a acuerdos y consensos con las comunidades autónomas, ayuntamientos, agentes sociales y, evidentemente, con los grupos parlamentarios.

Eso es lo que proponemos hoy aquí, y esperamos que el ministro coja el guante porque creemos que es bueno para todos y, sobre todo, para los ciudadanos españoles.

Nada más y muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 17

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular y tiene la palabra el diputado don Miguel Barrachina.

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

Señor ministro, cuando hace cinco años este Gobierno tuvo que realizar un enorme ajuste presupuestario para cumplir las estrictas normas de la Unión Europea, entonces se tildaba de austericidio. Ahora que, felizmente, la Unión Europea nos premia y nos permite que, merced a ese esfuerzo de los españoles, habiendo reducido el agujero fiscal que nos entregó la izquierda de 100 000 millones de euros a 30 000, podamos disponer de 5 000 millones de euros para carreteras, lo que todos pensábamos que iba a ser una general celebración, ciertamente no lo parezca. Entiendo la inquietud de algún grupo político que dice: ¡A ver si se va a notar y este ministro y este Gobierno duran más de lo debido, y resulta que inaugurar carreteras! Difícilmente, carreteras que se liciten en 2017 y hasta en 2021, habiendo elecciones en 2020, podrán ser inauguradas por el mismo Gobierno que les inicie. Pero en lo que sí estamos de acuerdo es en el concierto mundial que propone mi buen amigo don César Ramos, del PSOE, de que se consulte a todos, a ayuntamientos, a comunidades autónomas y a todo el mundo, para que hagamos ese concurso universal y ver dónde asignamos los 5 000 millones en unas vías que, por su naturaleza, están bien delimitadas por tener carácter estratégico europeo.

El importe de 5 000 millones, que he escuchado en unos casos que era una barbaridad y en otros que era escaso, ahora que estamos aquí casi en el techo del hemiciclo, yo recordaba que es un importe muy parecido al de 5 700 millones de euros al que, como recordarán —con esto de la equidad generacional y la equidad política, que hemos oído— ascendía aquel famoso cheque de 400 euros en 2008; costó 5 700 millones de euros. Yo era diputado, recuerdo que lo anunció Zapatero ¡y sorprendió a su ministro! don Pedro Solbes no sabía que se iban a repartir, en aquella época de campaña electoral de 2008, 5 700 millones de euros.

Quiero explicarles —y lo va a entender todo el mundo— la diferencia entre equidad generacional e inequidad. Equidad generacional es hacer hoy una carretera que se va a disfrutar durante treinta años y que la paguen quienes la van a disfrutar durante esos treinta años; y lo que no es equidad generacional es, con efectos del IRPF de 2009, gastarse 5 700 millones de euros repartiendo trece millones y medio de cheques, generar un agujero fiscal de 110 000 millones de euros, y que hoy, ocho años después, estemos cerrando aquel agujero fiscal de 2009. Aquello del gasto automático del reparto de cheques, del que estamos cerrando hoy el déficit, es justo lo contrario de esta operación, que es poner en marcha hoy obras para que la disfruten durante treinta años; y lo normal es que quien lo disfruta, dentro de ese periodo de treinta años, lo vaya pagando. Es justo lo contrario y por el mismo importe que ese anuncio que se hizo aquí, en esta Cámara. Entonces, no hubo ni asamblea ni reunión del Consejo de Ministros para anunciar los 5 700 millones de euros. Quien tenga alguna duda puede leer las memorias de don Pedro Solbes y les revelará la capacidad concertación cuando gobiernan algunos que, por cierto, tampoco tenían mayoría absoluta y, por tanto, es absolutamente llamativo.

Me parece un acierto poder invertir 5 000 millones de euros, cuando aquí se ha citado a Seopan y a los empresarios que decían que había poca inversión en infraestructuras. Es evidente que si los españoles han hecho un esfuerzo de reducción de 70 000 millones de euros y el gasto social ha aumentado en 40 000 millones, es que ha habido inversiones en materia de infraestructuras que se han demorado. Por eso, creo que es un acierto, y es un acierto también para los empresarios. Por cierto, los empresarios dijeron que desde que hubo un Gobierno socialista las concesiones a eso que ahora se llaman amigos empresarios se redujeron en un 97 %. Es decir, señalar a los amigos de unos que luego resulta que los premian los otros. Ha habido una reducción y lo razonable y lo natural es que, al mismo ritmo que España sigue siendo la nación europea que más empleo crea, podamos dedicar estos importes que, como recoge el Plan Juncker, permite destinar a inversión sin que nos compute en términos de déficit.

Es cierto —y comparto la primera parte de la intervención del ministro— que España disfruta de la red más amplia y más segura de carreteras de la Unión Europea, pero no es suficiente: 87 millones de turistas y 47 millones de españoles reclaman y merecen más. Pero, además de tener el mejor capital material, tenemos el mejor capital humano. Nosotros sí que estamos orgullosos de nuestras empresas. Que de las diez empresas más grandes del mundo en obra pública, cinco sean españolas, a mí, y al Partido Popular, nos llena de orgullo. De hecho, la gran diferencia entre la intervención de Podemos, criminalizando al empresariado, y la de Compromís, que ya gobierna en la Comunidad Valenciana, es la experiencia. De

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 18

hecho, Compromís ha parafraseado a don Juan Roig, un gran empresario en la Comunidad Valenciana, y esa es la diferencia. Es decir, cuando van a llegar al Gobierno, se quieren comer a banqueros y empresarios, y cuando ya están, se dan cuenta de que es gente esforzada, dedicada y sin cuya contribución España no podría tener 18 millones de trabajadores actualmente. Por tanto, la pequeña diferencia entre Podemos y Compromís es que unos ya están en el Gobierno y destacan la labor de los empresarios y utilizan sus frases, como fuentes de sabiduría —muchos empresarios lo son—, y los otros siguen tratando de ponerlos en el plato para digerirlos en el postre.

Señor ministro, de las dos posibilidades que contempla el plan, la posibilidad de hacerlo con peajes o la posibilidad de hacerlo mediante pago por disponibilidad, nos parece un acierto que lo haga mediante pago por disponibilidad, y que, por tanto, sea la misma empresa que construye la infraestructura aquella que tenga la obligación de mantenerla en las mejores condiciones, y que la seguridad y la siniestralidad —como también el impacto ambiental— sean criterios a evaluar para que anual o mensualmente cobren ese canon. En consecuencia, nos parece una materia acertada. Es enormemente llamativo que cuando la Unión Europea nos obligaba —y nos obliga— a cumplir una senda fiscal, aquello fuese malo, malísimo —recuerdo las grandes manifestaciones del año 2012—, y ahora que nos permite invertir 5000 millones de euros adicionales a eso lo llame la misma oposición falsear las cuentas. Pónganse de acuerdo con ustedes mismos. Si poder invertir 5000 millones ahora la oposición —aquella que nos reclamaba mayor inversión— lo llama falsear las cuentas, falta mucho por desarrollar. Por tanto, nos parece un enorme acierto que el impulso que vayan a dar en materia de carreteras multiplique por seis la actual capacidad inversora que tienen los presupuestos ordinarios del Estado.

Concluyo agradeciéndole a don Isidro Martínez Oblanca que haya tenido la entereza de intervenir en favor de su comunidad autónoma y que haya estado, como siempre, en esta Comisión aportando y haciendo sus reclamaciones justas territoriales —como el resto de compañeros—, ya que, desgraciadamente, hace tan solo cinco días que falleció su padre. En esta materia territorial, dado que hoy no han intervenido nacionalistas de la Comunidad de Cataluña y visto, desgraciadamente, el nivel de empobrecimiento repentino de la Comunidad de Cataluña debido a los anuncios secesionistas, le pido al Gobierno que, como siempre ha hecho, siga apostando con la misma generosidad por Cataluña y por el resto de comunidades autónomas en cualquiera de sus actuaciones, porque, evidentemente, el hecho de que hoy no haya presencia nacionalista no va a impedir que el Gobierno español siga, como siempre ha hecho, apostando por el conjunto armonizado del territorio español.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

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

Terminadas las intervenciones de los grupos parlamentarios, responde el señor ministro.

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

En primer lugar, me sumo a las palabras que acaba de decir el portavoz del Grupo Popular en relación con el fallecimiento de tu padre. Mi llamada en el día de hoy, Isidro, era para trasladarte mis condolencias, no era para otra cosa.

Paso, brevemente, a intentar dar respuesta a las cuestiones que se han planteado. En primer lugar, en relación con algunos proyectos concretos —era de esperar que saliera esta cuestión—, lo que tengo que decir, como dice el señor portavoz del Grupo Socialista, en cuanto a aportaciones a comunidades autónomas, ayuntamientos y representantes del sector, es que la puerta está abierta. No en vano nosotros estimamos que en estos momentos tenemos aportaciones suficientes para hacer un plan del entorno de los 100000 millones de euros. Tenemos aportaciones para regalar, de todo tipo, de todas las personas que naturalmente creen que cualquiera de esas actuaciones puede incluirse en este programa. Otra cuestión muy importante es que esto no es ningún invento; por lo tanto, lo que está haciendo el Gobierno de España —eso sí, de una manera pionera— lo puede hacer igualmente el Gobierno de Extremadura, el Gobierno de Asturias, el Gobierno de Cataluña o el Gobierno de Valencia: pueden sacar planes mediante sistemas concesionales de pago por disponibilidad con una fórmula en unas condiciones financieras enormemente ventajosas en este momento. Yo animo a las comunidades autónomas o incluso a entidades locales a explorar al menos la posibilidad de llevar a cabo planes como los que el Gobierno de España está poniendo en marcha. Esto no es excluyente en ningún caso para otro tipo de iniciativas que se puedan acometer por parte de representantes políticos. Ha sido el Gobierno de Mariano Rajoy el que ha dado un paso al frente, que ha sido unánimemente aplaudido por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 19

el sector, porque supone un plan que da un impulso muy importante, y por el conjunto de la sociedad, a la vista del número de peticiones que se nos vienen formulando.

En relación con las cuestiones que ha planteado el señor Martínez Oblanca, al margen de este plan, vamos a seguir realizando actuaciones con cargo a los presupuestos ordinarios, porque quiero destacar que este plan solo absorbe una parte de la envolvente del Ministerio de Fomento, y el ministerio tendrá, y va a seguir teniendo a lo largo de los próximos años, una gran capacidad inversora para seguir llevando a cabo inversiones importantes. Es más, a medida que pasa el tiempo y que vamos saliendo de la situación de déficit público que tenemos, el volumen de inversión que se podrá consignar en los presupuestos a los futuros ministros de Fomento será mayor, con lo cual tendrán una disponibilidad que, incluso restando la parte que corresponda de amortización de la inversión y de mantenimiento de la infraestructura vinculada a este PIC, seguramente pueda llegar a ser, en un futuro no muy lejano, superior a la cantidad de la que en este momento es posible disponer como consecuencia del necesario cumplimiento de los objetivos de estabilidad presupuestaria. No sé si me he explicado. Lo que trato de decir es que esa capacidad va a ir creciendo y, por tanto, este valor que ahora nosotros tenemos calculado, que es perfectamente asumible en las condiciones actuales, será mucho más asumible en el futuro. Con ello quiero decir que nuestra apuesta por Asturias está fuera de toda duda. En esa autovía A-63 estamos trabajando en Doriga-Cornellana y vamos a reiniciar las obras que se paralizaron en el año 2010 por el Gobierno socialista. Es una realidad. Me dice el diputado que sin duda. Es intención también, a comienzos del año 2018, poder arrancar la licitación, aunque estábamos intentando licitar en este mismo año 2017 —esta cuestión la hemos avanzado en Asturias— el siguiente tramo hacia La Espina, y por tanto vamos a dar un impulso importante a la A-63. ¿Qué pasa con la A-63, señor Martínez Oblanca? Que no es Red Transeuropea, y por eso su sugerencia, que me parece razonable, no está dentro de la Red Transeuropea, que es esta **(Muestra un mapa)**, en la que en la zona de Asturias, además de la parte correspondiente a la propia A-8, se encuentra la A-66, que sí reuniría condiciones en cuanto a ampliación de capacidad. Con ello no estoy diciendo nada, estoy diciendo que, desde ese punto de vista, reúne condiciones formando parte de la Red Transeuropea, pero no la A-63. En cualquier caso, recordaré también a don Fernando Lastra, consejero de Fomento de la comunidad, lo que usted me indica con relación a La Espina, límite con León. Pero, además, sabe que hemos iniciado las obras entre el enlace de Veriña y el enlace de Lloreda y estamos redactando, junto con la autoridad portuaria, el proyecto del vial de Jove para hacer las conexiones de ambas autovías al puerto de El Musel. Hemos sacado al boletín el estudio informativo de la ronda norte de Oviedo y tenemos algunos otros proyectos en marcha. Con todo, vamos a seguir apostando claramente por el desarrollo de las infraestructuras en Asturias, y tengo que decir que con un trabajo muy cercano y con un diálogo sincero con su grupo, con quien nos encontramos francamente a gusto.

Señor Baldoví, es cierto, creo que ya he estado en Valencia una docena de veces, pero no he ido simplemente a hablar. Hemos llevado realidades constatables, y usted las conoce. En materia de infraestructura viaria sabe que hemos puesto en marcha muy cerca del territorio de nuestro portavoz el puerto de Querol, que hemos arrancado la variante de Benissa, que tuvimos la oportunidad de inaugurar la variante de Font de la Figuera, que hemos sacado a licitación el acceso al puerto de Alicante, que sacamos a información pública los estudios informativos de tres tramos de la A-7... Alguna me dejo. Como hay otro turno, luego puedo completarlo. Dejo infraestructuras ferroviarias aparte. Me pregunta usted cuáles van, y vuelvo a reiterar que lo que hacemos con este tipo de planes es armar la estructura del plan, ver las condiciones sentándonos con quien tenemos que sentarnos para analizar las posibilidades, y a partir de todas esas limitaciones y de los valores tal y como queden acotados, tenemos que establecer qué proyectos disponemos que cumplan con esos requisitos. Ese es el criterio razonable que estamos llevando a cabo. Y seguimos trabajando en ello. Hoy, a la una y media del mediodía, he mantenido una nueva reunión con el vicepresidente del BEI para seguir hablando de este Plan de infraestructuras. Creo que las cosas van razonablemente bien.

En relación con los peajes —también se me ha comentado por otros grupos—, esta comparecencia es para hablar del PIC. Como saben, tenemos otro tipo de cuestiones: por un lado, las que usted llama radiales o que son conocidas como radiales, que no se trata de un rescate —esa cifra que usted da de 5 000 millones se aleja de las previsiones del Gobierno—, y por otro lado, las concesiones —también han salido en otras intervenciones— de otras autopistas que hasta la fecha hemos dicho que no vamos a prorrogar los contratos que en estos momentos están en vigor y que en el momento en que ya reviertan, será el Gobierno el que tome la decisión correspondiente. Pero la apuesta por la Comunidad de Valencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 20

es firme y le puedo manifestar que eso que dice usted de la España radial, de la España circular, a mí sinceramente no me gusta, porque tratamos de reducir a una etiqueta un concepto mucho más general. Se lo está usted diciendo a alguien de Santander, que si de algo sabe es de situación de infraestructuras en comunidades periféricas, por ponerle una etiqueta un poco más razonable. Desde luego, dentro de los criterios por los cuales ponemos en marcha infraestructuras en el Ministerio de Fomento nadie maneja uno en el que se haga una distinción de esas características, sino que, al contrario, ponemos el acento en las obras que realmente son importantes, como es el caso, por ejemplo, del corredor mediterráneo. Evidentemente, en la A-7 hay actuaciones que también cumplen con algunos de estos requisitos; hay otras en las que el grado de cumplimiento es distinto, por ejemplo, el del grado de madurez. Con ello tampoco estoy diciendo absolutamente nada.

Respondiendo ya al Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor Navarro, en primer lugar, en cuanto al compromiso de los recursos, se trata de incorporarlo dentro de la propia envolvente del Ministerio de Fomento, con lo cual hay una garantía de estabilidad en unos valores absolutamente razonables con un sistema que está muy contrastado. Sinceramente, creo que el pago por disponibilidad es un sistema muy contrastado. Créame si le digo que hemos hecho un análisis muy importante. Abre usted por primera vez la cuestión relacionada con el Ansit. Vuelvo a manifestar nuestro ofrecimiento para llegar a un acuerdo en materia de infraestructuras. Es mi compromiso volver a iniciar ese proceso, pero si no hemos conseguido avanzar en el mismo no ha sido —y algún diputado lo sabe perfectamente— porque no hayamos tenido voluntad o porque el partido al que pertenezco no haya hecho un esfuerzo importante. La coyuntura de otros partidos —y hay que entenderlo también y yo soy el primero que lo hago—, su situación interna, hacía inviable la posibilidad de alcanzar un acuerdo sobre este asunto. Ese, y únicamente ese, fue el motivo por el cual paralizamos el ritmo de avance en este asunto. Si ahora lo que se nos traslada —y escuchando las intervenciones entiendo que es así— es que esa situación, con los cambios que se han producido, permite alcanzar un acuerdo de estas características, bienvenido sea y yo, desde luego, tiendo la mano para poder llegar a cerrar un acuerdo nacional sobre las infraestructuras y el futuro de las mismas en este país porque considero que puede ser muy positivo. Así que, señor Navarro —y no lo decía por usted, porque me consta que usted ha estado desde el principio con voluntad de alcanzar ese acuerdo—, demos esta Comisión como inicio también de un nuevo intento para conseguir un acuerdo de estas características. No hay un planteamiento del Gobierno en la línea de lo que usted dice sobre las vías de alta capacidad. Lo hemos trasladado, estamos a favor en estos momentos de fórmulas como pueden ser la euroviñeta y fórmulas similares. En estos momentos hay un planteamiento sobre extender los sistemas de pago a otras vías que no lo tienen. Esa es la realidad y nosotros no estamos en eso.

En cuanto al Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, señor Alonso, su intervención la intuía. No son ustedes muy partidarios de la colaboración público-privado o, al menos, no la entienden como la podemos entender otros, pero no puedo compartir lo que usted dice de beneficio de las constructoras. Esto no se plantea en ningún caso para beneficio de nadie; esto se plantea por todas las ventajas que tiene y que he tratado de indicarle. He de decirle que los contactos que estamos teniendo no son simplemente con Seopan; también son con ANCI, con ACEX y nos consta también que la forma en la que estamos llevando a cabo este proceso permite el contacto de empresas de tamaño pequeño o medio entre sí y que ya hay planteamientos de alianzas de ese tipo de empresas que les van a permitir competir en igualdad de condiciones con las grandes empresas. Y como nos consta también que hay financiación y liquidez en el mercado para la ejecución de infraestructuras, estoy convencido de que también esa liquidez se podrá ofrecer a las pequeñas y medianas empresas. Al menos así me lo han transmitido en algunos actos en los que he tenido la oportunidad de coincidir con ellos y creo que esto es importante.

Habla de la cifra de 2.000 kilómetros y pregunta cuáles son. Es una cifra orientativa, no es que hubiéramos tenido la lista y salieran 2.000 kilómetros; es orientativa. Por tanto, las prioridades, repito, tienen que ser las que encajen con las características que he mencionado. Ha dicho que los 833 millones de euros no dan ni para mantenimiento pero es que esos 833 son solo de nueva construcción, luego hay una partida de 900 millones para mantenimiento; es decir, casi 2.000 millones de euros, esa es la realidad de lo que existe en estos momentos. Y ha hablado del riesgo y de la viabilidad, dice que no hemos hecho los estudios de viabilidad. Le repito de nuevo que antes de licitarse todas las obras tienen que tener su estudio de viabilidad y eso usted lo va a poder comprobar porque, entre otras cosas, sale a información pública, y usted y todos van a tener la oportunidad de poder opinar sobre esa viabilidad. Y respecto a toda la relación que ha hecho, la prórroga de la AP-7, la instalación de la viñeta, etcétera, los criterios los hemos traducido y trasladado en muchas ocasiones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 21

Ha hablado del desvío de vehículos pesados y ha preguntado si vamos a mantener los compromisos. Nosotros siempre mantenemos los compromisos y la palabra dada y, como hemos dado nuestra palabra en esta cuestión que consideramos importante para reducir la siniestralidad, lo haremos en las condiciones que la política nos sitúe. Vamos a cumplir con los compromisos, de la misma manera que también los vamos a cumplir en otros sitios en los que estamos extendiendo este sistema. El próximo sitio en el que lo vamos a extender será en La Rioja, ya que hay un acuerdo con la comunidad autónoma, que simplemente está pendiente de la aprobación definitiva de la tramitación —queda una semana todavía— para inmediatamente después firmarlo y resolver un problema que, desgraciadamente, está generando muchas víctimas mortales, algunas de ellas muy recientes, en la N-232.

En relación con lo que se ha dicho aquí de Sevilla y otras localidades quiero trasladar a sus señorías que ni de mi boca ni —creo— de la de ningún miembro del ministerio ni de la del presidente ha salido ni una sola actuación de ningún tipo. Es cierto que unos han dicho que iba a estar incluida esta actuación, es cierto que otros han dicho que les gustaría, es cierto que otros lo han dado por hecho, pero nadie ha mencionado ninguna actuación hasta la fecha. Por lo tanto, las actuaciones a las que usted se refiere, por sus características, podrían tener cabida dentro de este plan, pero con esto también le digo que el proceso que estamos siguiendo debemos mantenerlo para, en el momento en que ya tengamos todas las características, no meter la pata porque sería un poco triste trasladar un pliego al BEI y que no tuviéramos las condiciones de financiación necesarias. Tenemos que ser prudentes para hacer las cosas bien y que todas las obras que iniciemos las arranquemos con todas las garantías posibles.

Señor Ramos, dice usted que si creemos que tenemos mayoría absoluta. Sabemos perfectamente que no tenemos mayoría absoluta, más quisiéramos, pero también le digo una cosa, para aprobar esto no hace falta tener mayoría absoluta, eso es evidente. Si estamos aquí es porque tenemos interés en que ustedes conozcan de primera mano cuáles son las características del plan, no porque haya una ley que nos obligue a ello. Nos gustaría que ustedes entendieran también eso. En fin, ha dicho usted muchas cosas pero no se trata de recoger el guante que usted me lanza porque es un guante envenenado. Dice usted: que estén incluidas en el Pitvi. Es que en el Pitvi hay hasta glorietas. El Pitvi es otro documento que tiene otra finalidad; es una relación muy exhaustiva de infraestructuras que deben formar parte de la agenda política. ¿Las infraestructuras que al final forman parte de la Red Transeuropea están en el Pitvi? Evidentemente, el Pitvi tiene las infraestructuras de la Red Transeuropea, con lo cual lo que usted dice del Pitvi, délo por hecho porque la Red Transeuropea está metida dentro. Otra cosa es si infraestructuras del Pitvi se pueden meter en este plan. Pues no, porque tienen que ser las de la Red Transeuropea. Como estas están en el Pitvi, la respuesta es que sí, que formarán parte del Pitvi porque forman parte de la Red Transeuropea.

En cuanto a la decisión o no decisión, con todo el respeto del mundo me gustaría recordarle alguna cosa que ustedes hicieron. En el año 2010, ustedes presentaron el Plan Extraordinario de Infraestructuras; lo presentó el señor Rodríguez Zapatero. Se queja usted amargamente de que lo presentara el presidente Rajoy en Moncloa. Lo presentó el señor Rodríguez Zapatero el 8 de abril en la estación de Chamartín. Y se queja usted de que hemos venido con posterioridad a explicar las características de ese plan. El ministro Blanco compareció en esta Comisión el 19 de mayo —mes y medio después— para explicar las características del plan, si bien volvió después porque fue un plan que desde el 19 de mayo hasta el 26 de agosto cambió dos o tres veces, no se sabe muy bien por qué. Le puedo garantizar que en ningún momento ni de la presentación por parte del presidente del Gobierno, ni de la presentación y comparecencia por parte del ministro, ni con posterioridad, ustedes llamaron al Partido Popular ni a ningún otro grupo político. Estoy hablando de la identificación de las acciones, no de la presentación de las mismas; hablo de consensuar, como usted dice, las acciones. No; ustedes metieron aquí una lista, que francamente es famosa, pero es famosa no por el interés que tenga la lista o no —tampoco merece la pena entrar en el detalle de cada obra—, es famosa porque inmediatamente después lo que hicieron fue anularla. Es decir, en el año 2010, que es un año que pasará a la historia de las infraestructuras en este país, ustedes paralizaron sesenta obras por valor de 4000 millones de euros. **(El señor Gordo Pérez: ¡La crisis!)** Lo que usted considere, sobre eso podríamos hacer otra reunión, pero presentaron un plan en la estación de Chamartín, no consensuaron con el Partido Popular la lista de actuaciones y cuando ya las deciden ustedes consigo mismos, las anulan, así como otras muchas que ni siquiera estaban en la lista. **(El señor Gordo Pérez: ¡Somos responsables!)** No es el mejor ejemplo para que usted me venga a decir ahora cómo habría que hacer las cosas en la presentación de un plan de infraestructuras, lo que no quiere decir que no le haya escuchado con mucha atención y que por supuesto sigamos tendiendo la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 22

mano para poder llevar a cabo acciones conjuntas. Claro, esto que me cuenta usted de incluir el Plan Renove y no sé qué cosas, parece la Arcadia feliz pero está muy alejado de la realidad de las cosas y, desde luego, de lo que ustedes hicieron.

Habla de las autopistas quebradas, pero es que quien no firmó ningún préstamo fue el Partido Popular, jamás, porque en la cifra que el señor Alonso ha comentado que se ha enviado a Bruselas está la RPA y están los préstamos participativos. Y si usted tiene que mirar a quien otorgó esos préstamos participativos, no mire a este lado de la sala porque no es así. Ustedes dieron los préstamos participativos, incrementaron las tarifas e incrementaron los plazos concesionales. **(El señor Gordo Pérez: El problema está en la falta de cálculo.)** No sé dónde estará el problema, pero la realidad de los hechos es que ustedes lo hicieron todo: ampliaron los plazos, ampliaron las tarifas y firmaron unos préstamos participativos que ahora tenemos que pagar nosotros. **(El señor Gordo Pérez: Para resolver el problema que había creado el Gobierno del Partido Popular.)** Nosotros ni ampliamos los plazos, ni ampliamos las tarifas ni firmamos ningún préstamo participativo, pero usted nos echa la culpa a nosotros. **(El señor Gordo Pérez: Claro, a quien hizo el cálculo.)** En fin, no saque este asunto porque además, lo vuelvo a repetir, es un sistema concesional completamente distinto, que es el sistema concesional de pago por disponibilidad.

En cuanto a la transparencia, créame que yo he estado, creo, en 105 visitas desde que ha comenzado la legislatura; en Extremadura he estado unas cuantas, aunque no tanto como en Valencia, pero he estado en muchas comunidades autónomas y cada vez que voy a una —por cierto, a Valencia regresaré muy pronto, el día 30, y recientemente he estado con el presidente, como usted sabe, señor Baldoví— hacemos un relato de todo lo que tenemos, de la situación exacta de todo lo que tenemos. Hace muy poco, señor Ramos, he estado con su presidente, con el señor Fernández-Vara, y he explicado una a una las actuaciones, los plazos, los tiempos y los proyectos en los que estamos. Tratamos de ser muy, muy transparentes en las acciones que llevamos a cabo. Sinceramente —y concluyo porque coincido con todo lo que ha dicho el señor Barrachina, lógicamente—, este plan, aplicado en el momento actual, con unas condiciones, como digo, de financiación extraordinarias, con una necesidad que existe de poder dar un empujón a ese último sector productivo, con la oportunidad de poder generar muchísimo empleo, no solo para la construcción, sino también para el mantenimiento, con una actuación que va a mejorar la seguridad viaria, las condiciones ambientales y la calidad de las infraestructuras, es una gran actuación y así lo ha reconocido todo el sector, todo el mundo hasta la fecha, puesto que nadie o muy poca gente —al menos yo no lo he escuchado— lo ha criticado. Lo que tenemos que hacer es intentar cerrar los pliegos y los estudios de viabilidad, ver cuántas actuaciones hay que realizar —vuelvo a repetir que no se piensen que tenemos un grandísimo abanico de actuaciones, ni muchísimo menos, las que cumplen los requisitos encajan aproximadamente en el volumen de inversiones que estamos manejando— y acelerar el proceso por parte del ministerio para que sea una realidad lo antes posible y que los beneficios repercutan directamente en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

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

Hay un turno de tres minutos para aclaraciones. Señor Martínez Oblanca, ¿desea intervenir?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Sí, muchas gracias, señor presidente.

Como es natural, quiero agradecer muy sinceramente las palabras del señor Barrachina y las condolencias de los miembros de la Comisión, del ministro de Fomento y de todo su equipo por el reciente fallecimiento de mi padre, que tuvo como profesión algo muy relacionado con las carreteras. Mi padre fue camionero y yo de niño lo acompañé muchísimo por aquellas carreterucas asturianas, que estaban en unas condiciones lamentables, y tengo que decir que hoy en día continúan estando muy alejadas de las infraestructuras modernas del siglo XXI. La autovía del Cantábrico, por ejemplo, se unió con Cantabria a finales del año 2014, hace menos de tres años, y con un gran historial de incidencias. Al recordarme la capacidad inversora para Asturias, que no va a sufrir merma, mencionaba el enlace con El Musel. Me sirve como ejemplo. Un trayecto de 3,5 kilómetros y 43 meses de ejecución de obra. Me replicaba usted que Oviedo-La Espina no está en la Red Transeuropea de Transporte. Bueno, la A-66 sí y también reúne, por lo que he podido ver, las exigencias previas para este plan, así que podemos aplicarnos por esa vía.

No me ha contestado qué parte nos toca a los asturianos de esos 5000 millones de euros de este PIC. Haciendo un cálculo elemental, teniendo en cuenta nuestra población, de los 5000 millones, un 2,3 %, me salen 110 millones de euros que deberían ir a inversiones para Asturias con cargo a este plan. No conozco con detalle las necesidades de otros lugares, pero reitero que en Asturias tenemos urgencia para resolver unos problemas que nos comuniquen con las infraestructuras del siglo XXI porque de lo contrario

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 23

seguiremos profundizando en nuestra decadencia y ocupando, lamentablemente, los últimos lugares en crecimiento económico y tasa de población activa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Isidro, y que conste en el acta de la Comisión nuestro sentido pésame por el fallecimiento de su querido padre.

Señor Baldoví, ¿desea intervenir?

El señora **BALDOVÍ RODA**: Sí, muy brevemente.

En primer lugar, después de la intervención-homenaje del señor Barrachina, quiero agradecer que por una vez hable bien de mí y no me meta, como siempre, en el rincón de los radicales, los extremistas y todas esas cosas con las que acostumbra a tildarnos el señor Barrachina.

Dos cosas. Una es que por las palabras del señor ministro cuando hablaba del grado de madurez de los proyectos referidos a la AP-7 no sé si quería decir que no había suficiente grado de madurez y, por tanto, no habría proyectos en la AP-7. Usted ya lo ha dicho en su primera intervención, pero, si hay costes sobrevenidos, ¿se garantiza que no van a recaer en las arcas públicas y sí en las privadas?

Por último, una cosa muy particular y de cerca de mi pueblo. La variante de Favara ¿cómo está?

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

Señor Navarro.

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

Solo quería insistir en que ahora sería el momento de retomar el Ansit. De hecho, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ha recordado que él ya ha presentado una PNL en este mismo sentido y ahora también nos estaba proponiendo esto. Igual sería un buen momento de retomarlo. Si de esta comparecencia nos fuéramos con un compromiso, una cita, una propuesta de calendario o algo parecido para nosotros sería muy satisfactorio.

Muchas gracias.

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

Señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Yo iba a felicitar al ministro por el tono pero, como ha dicho que recogía todas las palabras del portavoz Barrachina, no puedo felicitarle, porque querrá decir que me he zampado esta mañana a tres empresarios que supongo que han cambiado de sede social. **(Risas.)** Si yo soy así, ¿cómo serán el resto de mis compañeros de grupo? Yo soy el moderado. **(Risas.)**

Dicho eso y bromas aparte, nosotros entendemos perfectamente que lo que marca es el objetivo de déficit y que dentro del marco de la Unión Europea tenemos que ir hacia esa colaboración público—privada, pero dentro de esa colaboración público—privada nos preocupan diferentes situaciones. Todos podemos coincidir en que la Red Transeuropea es la prioridad, pero también nos gustaría participar —y es lo que hemos manifestado una y otra vez— en la definición de esos proyectos o, como mínimo, tener acceso a ellos. No hemos tenido acceso a ellos de ninguna forma —y usted lo ha dicho— desde el día 14 de julio hasta hoy. Pero el problema fundamental que tienen en estos momentos las carreteras españolas es el mantenimiento y no tanto la inversión, en que podemos estar de acuerdo porque todos entendemos lo que es la Red Transeuropea, la global, la básica. Pero ¿cómo mantendremos las carreteras, todas, y sobre todo las vías de altas prestaciones? No tenemos un modelo global ni coherente y ese es el problema, no de hoy, que efectivamente a lo mejor hoy no toca, pero es el problema que tenemos en el futuro inmediato. El ministerio aún no lo ha aclarado y nosotros queremos aclararlo porque eso es lo que va a marcar las reivindicaciones y todas las situaciones conflictivas a nivel de siniestralidad que se dan en toda España. Nosotros entendemos que hay que buscar una solución global y por eso apostamos por la viñeta, porque es lo menos malo o lo mejor que podemos encontrar. ¿Por qué? Porque no es lógico que transportistas de otros países —y ya saben que yo soy internacionalista— no paguen nuestras carreteras y que los turistas que entran en España no paguen las carreteras españolas y su mantenimiento. Tampoco puede ser que unas zonas paguen autopistas y otras zonas tengan autovías; efectivamente muchas de esas autovías existen porque no hay otra alternativa, pero finalmente el mantenimiento es en todas. Eso es lo que tiene que resolver este ministerio y nosotros estamos dispuestos —creo que toda la oposición—

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 24

a hablar del tema, a profundizar y a buscar la mejor fórmula. Este es el reto más inmediato que tiene el Ministerio de Fomento en el tema de carreteras.

Muchas gracias.

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

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

Yo podía hacer una intervención en el mismo sentido que ha hecho el ministro la contestación, echarle al Partido Popular las cosas que han hecho mal, pero esa forma de política me aburre y a los ciudadanos les aburre mucho más. Es cierto que el PSOE ha gobernado muchos años y hay cosas que hemos hecho bien y otras que hemos hecho mal. Por eso seguramente estamos ahora en la oposición y volveremos al Gobierno cuando la gente vuelva a confiar en nosotros. Pero como me aburren esas dinámicas y creo que la gente no las entiende en muchas ocasiones, para mí lo importante es que el ministro entienda una cosa. Nosotros lanzamos la propuesta de que nos parece insuficiente que a la hora de plantear este plan de colaboración público-privado, que además entendemos que es restringido por las condiciones que pone el Plan Juncker, no se ponga plazo al resto de actuaciones, y no digo actuaciones refiriéndome a cada rotonda que aparece en el Pitvi, porque siempre hemos dicho que el Pitvi nos parece un plan que se pagó al peso porque lo único que le dijeron a la persona que lo hizo fue: cuanto más pese, más te voy a dar por el plan. Es poco concreto y solo ha llevado a que la gente vea que tiene una autovía pendiente en su territorio pero que no se lleva a cabo, cuando además sí hay un plazo, el año 2024. Se está produciendo un problema de frustración, que se puede incrementar si los ciudadanos ven que el Gobierno presenta una serie de actuaciones por 5 000 millones y su actuación no está; el ciudadano de a pie no se va a poner a preguntarse si el Plan Juncker entra o no entra, y lo que estoy diciendo es que a la vez que se saca este plan —que entendemos que puede ser restringido por las condiciones que sean pero que se tiene que hacer con unos criterios y el Gobierno nos tiene que decir qué criterios—, se digan las actuaciones pendientes del Pitvi, se actualicen las inversiones de carretera, sobre todo las carreteras de alta capacidad, y digamos: con la coyuntura actual y la previsión de los próximos años está previsto que se finalice tal autovía en tal fecha. Porque si no tenemos un problema constante; tenemos el problema constante de que a cada uno de nuestros territorios les hemos dicho todos los partidos que hemos gobernado —fíjese, todos los partidos que hemos gobernado— que iban a tener una infraestructura en un tiempo concreto y por las circunstancias no hemos cumplido ninguno. Por tanto, o rompemos eso de una vez, o lo único que vamos a tener es gente que no sabe cuándo va a poder utilizar determinadas autovías o redes de alta capacidad. Si no se pueden hacer en el momento actual, digámoselo, pero yo creo que ya ha llegado el momento de que salgamos de esa trampa.

Yo he hablado aquí de transparencia. Es cierto que el ministro se reúne con todas las comunidades autónomas y nosotros agradecemos además la labor que hace, pues está muy atento y sí se ha dado un paso al decir cómo van las actuaciones y qué se va a hacer, pero cuando yo hablaba aquí de transparencia me refería a una PNL que se aprobó en el Congreso y que instaba al Gobierno a una serie de cosas muy concretas. Recomiendo al ministro que se coja la PNL que aprobó este Parlamento, que es la representación del pueblo, y que aplique esa PNL que está aprobada; es tan sencillo como eso. La PNL no decía: cada vez que el ministro vaya a un sitio que nos cuente qué ha hecho. No, la PNL decía que el Gobierno abra una página web en la que cualquier ciudadano pueda seguir la previsión de inicio y finalización de una obra, cuáles han sido los modificados y qué problemas ha tenido; que lo pueda ver como pasa en otros países. Si es que uno va a cualquier país de Latinoamérica —México, Chile— y puede ver cualquier plataforma digital en la que el Gobierno pone todas las obras pendientes y el criterio que se ha utilizado. Yo le recomiendo que se mire esas páginas web porque seguramente le servirán para entender lo que decía el Partido Socialista cuando presentó la PNL de transparencia. Nuestra intención ha sido y es totalmente constructiva, pero entendemos la dinámica política y que el ministro intervenga aquí y nos eche la culpa de las radiales de Madrid, cuando todas fueron hechas y planificadas por el Partido Popular y nosotros fuimos los que intentamos retrasar la quiebra. Pero bueno, nosotros entendemos esa dinámica política en la que se le tira algo al otro partido y algo quedará; a lo mejor los ciudadanos al final se llevan la sensación de que la quiebra de las autopistas de peaje de Madrid es culpa del PSOE, que no hizo ninguna de ellas.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos.)**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 25

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

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

Es verdad que las carreteras son proyectos de larga maduración, también las autovías y las autopistas, y cuando alguien concede una autopista es imposible prever que el nivel de usuarios va a caer en un 70 %, que quiebra cualquier expectativa de ingreso y que es en buena medida lo que sucedió en los años 2009, 2010 y 2011.

Señor ministro, el Grupo Parlamentario Popular quiere felicitarle, porque esta es una muy buena noticia, 5000 millones de euros y hasta 200.000 empleos directos e indirectos generados. Quiero pedirle que no se deje persuadir por aquellos cantos de sirena que le piden a usted que haga una elección de los proyectos de forma asamblearia. Usted, con el esfuerzo territorial que está haciendo visitando todas las comunidades autónomas y todas las provincias, debe de tener un conocimiento preciso, y yo le digo una cosa, cuando de esas docenas, centenares, miles de proyectos que asambleariamente decidamos que deben incluirse uno solo de ellos sea rechazado por la Unión Europea el único culpable será usted. Por tanto, que aquellos proyectos que salgan del Reino de España tengan la suficiente entidad, la suficiente madurez técnica y formen parte de esa Red Transeuropea. Permita que puedan ser viables y ninguno rechazado, porque ya le digo que si se deja usted sustraer por aquellas sugerencias que reclaman a todo el mundo opinión, cuando en su momento no se la pidieron a nadie, y uno de ellos fallase, el único responsable sería usted, que tiene la obligación de gerenciar este ministerio.

Quisiera tranquilizar también al señor Baldoví. Me reprocha que no le haya llamado radical, pero que no se lo haya llamado no quiere decir que no lo piense, simplemente que no se lo he llamado. **(Risas)**. Ahora en serio: para mí radicales son los gamberros que anoche fueron a molestar a la vicepresidenta del Gobierno valenciano, que es mi Gobierno. **(Aplausos.—El señor Baldoví Roda: Muchas gracias.)** Además, intuyo que la referencia que ha hecho el señor Baldoví a la AP-7 se refiere a la A-7, sin la *pe*, que es también tentativamente, como el señor ministro ha dicho. Yo no he querido hablar de mi provincia, de Castellón, pero sí he dado la pincelada de hermanar Castellón con Tarragona a través de una futura A-7, que también podría ser una de las muchas candidatas que tenga el ministro en su cartera. Y, efectivamente, que yo haya hecho una referencia al a veces injustificado odio que se destila por una parte de los españoles —tres millones de empresarios, pequeños sobre todo y algunos grandes— en algunas de las intervenciones, nunca se lo achacaré a don Félix Alonso, que además es una gran persona y sabe que lo tengo en la mejor consideración. Pero he hecho una referencia necesaria porque la última vez que se reunió esta Comisión fue para escuchar al presidente de los constructores y fue él quien dijo que las concesiones habían caído respecto a la etapa socialista en un 97 %. Por tanto, en eso de tratar de encontrar matrimonios entre empresarios y partidos habrá que ser un poco más cuidadoso porque lo cierto es que la historia no se escribe como algunos la cuentan sino como lo que realmente es.

Animo al ministro a que en estos meses de trabajo intenso acierte con los proyectos porque ese será indudablemente un beneficio para todos.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.
Responde a sus señorías el señor ministro.

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

Muy rápidamente. En relación con lo que ha dicho el señor Martínez Oblanca, usted sabe, porque acudí a la primera piedra del enlace de Veriña, que ya trasladé que el plazo de los cuarenta y tres meses lo íbamos a acortar sensiblemente. Tenga usted confianza en nosotros, que lo acortaremos sensiblemente. Y no me cabe la menor duda de que ustedes, si nos desviamos, nos lo harán saber con suficiente antelación. **(Risas.)**

En cuanto a la A-66, efectivamente sí forma parte de la Red Transeuropea, y con ello tampoco quiero decir nada. Respecto al reparto poblacional, esta es una ecuación imposible; usted comprenderá que si tenemos que sacar algo que encaje con todo esto, que además tengamos ya el proyecto preparado y que sea proporcional a la población de cada territorio, esa es una ecuación que tiene cuatro incógnitas y es imposible de resolver. En relación con la A-7, no he querido decir que no tenga suficiente grado de madurez, algunos tramos sí y otros no, e incluso hay alguno que ya tiene proyecto de construcción y declaración de impacto ambiental. Y hay otros tramos que están todavía en una fase incipiente. La

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 26

casuística es diferente, pero tenga tranquilidad porque el día que fui yo al encuentro con el presidente de la Generalitat, el presidente explicó las tres actuaciones que él consideraba que podían formar parte del PIC y he de reconocer que esas tres actuaciones encajaban —tampoco quiero decir nada— con los criterios del PIC. Quiero decir que su Gobierno está perfectamente al tanto de cuál es el tipo de proyectos que se puede llevar a cabo.

¿Cómo va Cullera-Favara? Va muy bien. Ha ido un poco lento, hay que reconocerlo, pero ahora va mejor y con el compromiso de dar un impulso importante; usted sabe que también fuimos allí a ver la marcha de las obras y estuvimos reunidos con los alcaldes; son obras singulares, con esos viaductos tan largos para salvar las zonas de inundación, pero vamos a imprimirlas toda la celeridad que podamos.

En cuanto al señor Navarro, me comprometo a iniciar ya los contactos para ver de qué manera se puede alcanzar un acuerdo nacional de infraestructuras.

En cuanto al señor Alonso, ha sido usted tan general en cuanto a la intervención que no recuerdo muy bien cuál era, más allá de intentar consensuar y del tema del mantenimiento. Por supuesto, que no vamos a rebajar el mantenimiento. Piense que los presupuestos del año 2017 son los primeros de la historia en los que el mantenimiento ha sido superior a la nueva ejecución, y eso es porque no hemos querido detraer ni un solo euro en mantenimiento a costa de tener que ajustarnos en lo que es ejecución de nueva obra.

Se me había olvidado, señor Baldoví, por segunda vez, el tema de los riesgos; ya me iba a ir sin explicarlo. Los riesgos que asume la Administración aquí son los mínimos posibles, es decir, una causa de fuerza mayor —que es lo que establece la legislación—, que sea la propia Administración la que diga que quiere hacer una modificación para incluir una cosa que no tiene nada que ver con el concurso que se sacó o en otros términos completamente distintos, o que decida un cambio de legislación que altere sustancialmente el contrato. En eso, claro, el concesionario no tendría nada que ver, pero la batería restante de riesgos que se establecen en un contrato ordinario son asumidos por la sociedad concesionaria; en primer lugar, porque el contrato se desarrolla a riesgo y ventura, como una concesión; en segundo lugar, porque se incluyen riesgos de revisión del anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción puesto a disposición de la Administración junto con los pliegos. Es decir, si en el proceso de construcción que realiza el concesionario hay una serie de defectos, las consecuencias las tiene que asumir el propio concesionario.

Riesgo de ejecución de las obras —con esto contesto a su pregunta—, es decir, si durante la ejecución de las obras se producen desviaciones como consecuencia de lo que fuere, que no se ajustaba al proyecto correspondiente o circunstancias sobrevenidas, el riesgo está en el concesionario. Riesgo de financiación de las obras; si hay una alteración de la financiación que en otros casos da lugar a un reequilibrio económico, ese riesgo, falta de financiación, etcétera, también lo asume el concesionario. Riesgo de conservación y explotación de los tramos de carretera objeto de concesión, así como en general todas las actividades necesarias para la ejecución del contrato en los términos descritos en los pliegos. También tiene que asumir los riesgos correspondientes a daños y perjuicios causados a terceros de cualquier índole por acción u omisión de la sociedad concesionaria en las operaciones que requieran la ejecución del contrato y durante la duración del mismo. Lo único que ahora mismo está, precisamente porque ha sido objeto de observaciones y sugerencias de una parte importante y porque era lo único que teníamos en duda a nivel interno de Gobierno, es hasta qué punto llegamos con el riesgo de las expropiaciones; este es un aspecto que todavía no está cerrado en el pliego. Es uno de los aspectos que quedan todavía por cerrar, es decir, si tiene que haber un límite de 150%, por ejemplo, sobre el valor estimado y que el concesionario no pueda ofertar un valor inferior al recogido en los anteproyectos entregados por la Administración. De esto estamos hablando, por supuesto, con otros ministerios. He de decir que en la redacción de ese documento, con anterioridad a la presentación por parte del presidente de la iniciativa, ya llevábamos unos cuantos meses reunidos con el Ministerio de Hacienda, con la Intervención General y con el Ministerio de Economía analizando los pros y los contras, y ustedes comprenderán que el Ministerio de Hacienda ha sido muy riguroso y exigente respecto a que lo que vaya a salir a concurso tenga el mínimo nivel de riesgo en el marco de lo que se haga. Hay que cumplir por obligación legal.

Señor Ramos, usted dice: No, yo no soy de los que hablan de los demás, pero ustedes no están con la transparencia, ustedes construyeron una red de autopistas en quiebra... Hay que reconocer que es muy buen portavoz porque dice las cosas diciendo que no quiere decirlas. Dice: No, si nosotros bastante hicimos que conseguimos retrasar la quiebra. Lo acaba de decir usted. **(El señor Ramos Esteban: Sí, es que es cierto.)** Es cierto, pero ¿ese era el objetivo, retrasar la quiebra? Sería evitar la quiebra, porque retrasar la quiebra significa tanto como decir: Que pase de nosotros este cáliz, que ya vendrá el Partido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 358

19 de octubre de 2017

Pág. 27

Popular a tener que gestionar los resultados de esa política. Digo yo que no sería el último objetivo de las medidas que ustedes pusieron en marcha. Favoreceremos todo lo que tenga que ver con la transparencia, por supuesto, y estaremos muy pendientes de lo que ustedes también hacen allí donde gobiernan, que seguro que lo hacen muy bien.

En cuanto al Pitvi, comprenderá usted que en un documento como este no se puede poner fecha de inicio y fecha final a todas las actuaciones, porque sería una auténtica locura. Imagínese usted, eso es imposible de hacer y no digamos de cumplir. Por eso no se hace. En el Pitvi hay un horizonte temporal en el que hay que llevar a cabo una serie de actuaciones.

Por último, les quiero trasladar una cuestión que considero importante. Puede haber una especie de duda general sobre en qué medida hay una decisión política en la asignación de los recursos que se vayan a poner. Evidentemente, algo podremos opinar, porque no estamos aquí simplemente para firmar el contrato que nos diga quién nos lo tenga que decir; podremos tener algún criterio sobre la oportunidad, que en ningún caso será un criterio que tenga que ver ni con los partidos ni con los territorios, será un criterio de justicia. Pero también le tengo que decir que, a diferencia de lo que sucede en cualquier presupuesto ordinario, el nivel y el margen que hay para la decisión política en esto es hiperreducido, por no decir tendente a cero, porque ha de cumplir toda una serie de características. Y, por otra parte, aun existiendo ese nivel de decisión política, ustedes tienen que tener la garantía de que esto lo va informar el Consejo Asesor de Fomento; lo va a informar y va a analizar la viabilidad la Oficina Nacional de Evaluación; los servicios del Banco Europeo de Inversiones van a analizar la viabilidad con todo el rigor del mundo; va a haber —se lo puedo garantizar— un control y una revisión interna, pliego a pliego, actuación a actuación, de Hacienda, de Economía y de la Intervención General para estar absolutamente seguros de que lo que se hace es algo con todas las garantías. Ningún otro plan ha tenido ni va a tener un nivel de control de las actuaciones que se vayan a llevar a cabo, en cuanto a su grado de prioridad y en cuanto a su grado de viabilidad técnica, económica y financiera, como este, ninguno; es el de mayor garantías por el volumen de mecanismos de control que se van a llevar a cabo. Por tanto, no tengo la menor duda de que las cosas se harán de manera justa y con un clarísimo beneficio para el conjunto de la sociedad española.

Les emplazo para la próxima reunión de la Comisión, que salvo que ustedes lo soliciten por alguna otra cuestión, será en aproximadamente un mes o mes y medio para venir a explicarles lo que pretendemos que sea el plan de innovación de las infraestructuras en el transporte, en el que confiamos puedan realizar cuantas más aportaciones mejor.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro, por su intervención, así como a los portavoces de los distintos grupos, y por su cordialidad.

Se levanta la sesión.

Eran las siete de la tarde.

Corrección de error.

En el *Diario de Sesiones* número 122, sesión número 7, celebrada el miércoles 15 de febrero de 2017, en la página 62, el resultado de la votación de la proposición no de ley número 6, del Grupo Parlamentario Socialista, fue el siguiente: votos a favor, 15; abstenciones, 22. Por lo que debe constar que dicha iniciativa fue aprobada.